



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 24 marzo 2021**



Prime Pagine

24/03/2021	Corriere della Sera	8
<hr/>		
24/03/2021	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
24/03/2021	Il Foglio	10
<hr/>		
24/03/2021	Il Giornale	11
<hr/>		
24/03/2021	Il Giorno	12
<hr/>		
24/03/2021	Il Manifesto	13
<hr/>		
24/03/2021	Il Mattino	14
<hr/>		
24/03/2021	Il Messaggero	15
<hr/>		
24/03/2021	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
24/03/2021	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
24/03/2021	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
24/03/2021	Il Tempo	19
<hr/>		
24/03/2021	Italia Oggi	20
<hr/>		
24/03/2021	La Nazione	21
<hr/>		
24/03/2021	La Repubblica	22
<hr/>		
24/03/2021	La Stampa	23
<hr/>		
24/03/2021	MF	24
<hr/>		

Trieste

24/03/2021	Il Piccolo Pagina 19 <i>LOREDANA CASALIS, ROBERTO DAMBROSI, WILLIAM STARC **UN' ALTRA CITTÀ COME RIGENERARE PORTO VECCHIO</i>	25
<hr/>		
24/03/2021	Il Piccolo Pagina 25 Il sistema porto in Fvg su Nord Adriatico	27
<hr/>		
24/03/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 24 Signore dirigente ad hoc del porto In chiusura il nodo-concessioni	28
<hr/>		

24/03/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 24	30
	Cisint: «Si avanza sull' escavo» Sindacati: «Risposte adeguate»	
24/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	31
	Trieste, al via il terminal Hhla Uirnet incassa nuove adesioni	
24/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	32
	Trieste, primo scalo al terminal HHLA	
24/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	33
	TERMINAL HHLA TRIESTE ARRIVATA LA PRIMA NAVE	
24/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	34
	Pcs nazionale, Uirnet non si ferma	
24/03/2021	La Gazzetta Marittima	35
	La prima nave alla Piattaforma Logistica di Trieste	
24/03/2021	La Gazzetta Marittima	36
	Trieste, così la porta a mare dell'Europa	

Venezia

24/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 10	38
	No Nav, altre multe: opere d' arte all' asta	
23/03/2021	Shipping Italy	39
	Donazioni per i No grandi navi: al futuro di Venezia invece chi ci pensa?	
24/03/2021	La Gazzetta Marittima	40
	Porto di Venezia taglia i canoni	

Genova, Voltri

24/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	41
	Hangar su cantieri e riparazioni navali l' idea di Cingolani	
23/03/2021	The Medi Telegraph	42
	Idea Cingolani: capannoni per coprire le attività cantieristiche a Genova	
24/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	43
	Sicurezza, indici positivi per Terminal San Giorgio Ora è in arrivo la nuova certificazione Iso 45001	
24/03/2021	La Gazzetta Marittima	44
	Sicurezza sul lavoro in Terminal San Giorgio	
23/03/2021	Ansa	45
	Porti: piano per coprire i bacini dei cantieri navali Genova	
23/03/2021	PrimoCanale.it	46
	Porto. I bacini di carenaggio saranno coperti, lo ha chiesto il ministro Cingolani	
23/03/2021	Genova24	47
	Genova studia un progetto per coprire i cantieri navali e bloccare le emissioni inquinanti	
23/03/2021	BizJournal Liguria	48
	Copertura delle riparazioni navali e del cantiere di Sestri Ponente nei progetti del Recovery Fund	
23/03/2021	BizJournal Liguria	49
	Genova, Zona logistica semplificata: Signorini, Bucci e Toti sollecitano il Governo	
23/03/2021	Genova24	50
	Depositi chimici, l' Università guiderà il dibattito. Signorini: "Tema delicato per i cittadini"	
23/03/2021	Primo Canale	51
	Signorini si appella al Governo: "L' emergenza trasporti durerà cinque anni"	
23/03/2021	Ansa	52
	Genoa shipping week porta gli ospiti nei palazzi dei Rolli	

23/03/2021	BizJournal Liguria		53
Genoa Shipping Week dal 4 al 10 ottobre, niente Dinner per Assagenti, ma eventi sparsi nei Rolli			
23/03/2021	Corriere Marittimo		55
Torna la Genoa Shipping Week dal 4 al 10 ottobre			
23/03/2021	FerPress		57
Genoa Shipping Week: la 5a edizione si svolgerà dal 4 al 10 ottobre 2021			
23/03/2021	Genova24		59
La Genoa Shipping Week torna per la quinta edizione, a ottobre raffica di eventi on line			
23/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	61
GENOA SHIPPING WEEK: Dal 4 al 10 ottobre confermata la settimana internazionale dello shipping			
23/03/2021	Informazioni Marittime		63
Genoa Shipping Week confermata ad ottobre			
23/03/2021	MenteLocale Genova		65
Genoa Shipping Week 2021 confermata: date, convegni e la novità dei Rolli aperti			
23/03/2021	PrimoCanale.it		67
Il Covid non ferma la Shipping Week, appuntamento dal 4 al 10 ottobre			
23/03/2021	Sea Reporter		69
Genoa Shipping Week - confermata la settimana internazionale dello shipping			
23/03/2021	Shipping Italy		71
Confermata e presentata la prossima Genoa Shipping Week (ma non il Dinner)			

La Spezia

24/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 40	72
Crociere, il primo accosto fissato per il 7 maggio			
24/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 52	73
Container controllati allo scanner I risultati del centro unico servizi			
23/03/2021	Citta della Spezia		74
Porto e controlli, i primi sei mesi del Centro unico servizi delle Dogane			
24/03/2021	La Gazzetta Marittima		75
Webinar EBN Porti sui Sistemi di Gestione			

Ravenna

24/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 11	<i>CHIARA BISSI</i>	76
Piomboni, lavori fermi da anni e la pialassa si interra ancora				
24/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 11		77
Udienza sullo sversamento della Berkan B Ci sarà anche un presidio ambientalista				
24/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 50		78
Berkan B, sit-in in tribunale				

Livorno

23/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	79
Guerrieri al lavoro per Livorno e Piombino			
24/03/2021	La Gazzetta Marittima		80
Il suo nuovo Comitato di Gestione			
24/03/2021	La Gazzetta Marittima		81
ZLS, priorità di Guerrieri			

24/03/2021	La Gazzetta Marittima		82
Ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica con lavoro e portualità: visioni innovative per il futuro			

Piombino, Isola d' Elba

24/03/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 46	<i>LUCA CENTINI</i>	84
"Benzina gate", dal Tar un assist alla Forti «Una linea di trasporto stabile è possibile»				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/03/2021	ilcentro.it			86
Centro energetico nel porto: è scontro sul progetto Seastock				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 32		87
«Addio carbone nel 2025 dopo fotovoltaico e gas»				
23/03/2021	CivOnline			89
Porto: il Forum Pd chiede l' apertura di un tavolo di crisi occupazionale				
23/03/2021	La Provincia di Civitavecchia			90
Tavolo di crisi occupazionale sul porto: la proposta del Forum del Pd				
24/03/2021	Il Messaggero (ed. Viterbo)	Pagina 31		91
Treni, riaprire la Civitavecchia Orte: convegno in streaming				

Napoli

24/03/2021	Il Mattino	Pagina 32		92
Porto, no al deposito del gas «Era una bomba ecologica»				
24/03/2021	La Repubblica (ed. Napoli)	Pagina 6		94
Al Porto spese legali troppo alte due condanne				
23/03/2021	FanPage		<i>Pierluigi Frattasi</i>	95
Porto di Napoli, la colmata della Darsena Est non si fa più. Obiettivo mare San Giovanni balneabile				
23/03/2021	Stylo 24			97
Porto, revocati bandi per Darsena di Levante e deposito Gnl				
23/03/2021	Expartibus			98
Napoli, incontro de Magistris - Annunziata				
23/03/2021	Ildenaro.it			100
Napoli, vertice Comune-Autorità portuale. Obiettivo: spostare i depositi petroliferi a est e rilanciare il litorale				
23/03/2021	Napoli Today			101
Porto di Napoli, vertice a Palazzo San Giacomo: no a gara per vasche colmata Darsena di Napoli Est				
23/03/2021	Napoli Village			103
De Magistris incontra Andrea Annunziata : esaminati ed approfonditi progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli				

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

24/03/2021	La Gazzetta Marittima			104
Investimenti a Gioia Tauro sulle aree ZES Calabria				

Cagliari

24/03/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 15 105
Area industriale, investimenti da 41 milioni di euro

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

24/03/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 106
Un patto culturale per il nuovo Teatro che nascerà in Fiera

Focus

24/03/2021 **Il Secolo XIX** Pagina 13 *ALBERTO QUARATI* 107
Antitrust, nel mirino i porti e le spiagge: il piano per Draghi

24/03/2021 **Il Secolo XIX** Pagina 13 *SIMONE GALLOTTI* 109
«Banchine e logistica in mani straniere Serve una legge per la concorrenza»

24/03/2021 **La Repubblica** Pagina 25 *DI ALDO FONTANAROSA* 111
Il ritorno dell' Antitrust "Dalla sanità a Internet serve più concorrenza"

23/03/2021 **FerPress** 112
Antitrust: Sindacati, su porti l' AGCM dimentica diritti dei lavoratori suggerendo d' abrogare norma che limita autoproduzione

23/03/2021 **Informare** 113
L' Antitrust esorta a rivedere le norme sulle concessioni portuali e a rimuovere le restrizioni all' autoproduzione

23/03/2021 **Informare** 116
Filt, Fit e Uilt, no all' eliminazione dei limiti all' autoproduzione nei porti proposta dall' Antitrust

23/03/2021 **Informazioni Marittime** 117
Sindacati confermano contrarietà all'autoproduzione

23/03/2021 **Informazioni Marittime** 118
Autoproduzione e concessioni, Antitrust chiede la fine del protezionismo

23/03/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 119
Sindacati: Antitrust dimentica diritti dei portuali

23/03/2021 **Ship Mag** 120
Sindacati a muso duro contro l'Antitrust: Sui porti dimentica i diritti dei lavoratori

23/03/2021 **Ship Mag** 121
Autoproduzione e concorrenza, ecco perché l'Antitrust sbaglia / L'intervento

23/03/2021 **Ship Mag** 123
L'Antitrust suggerisce al governo di rivedere le norme su autoproduzione e cumulo di concessioni

23/03/2021 **Shipping Italy** 124
Autoproduzione, art. 18 comma 7 e regolamento concessioni: i tre interventi chiesti dall'Antitrust nel Ddl Concorrenza

23/03/2021 **The Medi Telegraph** 125
I sindacati contro l' Antitrust: "Così si danneggiano solo i lavoratori"

24/03/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** 126
Marittimi senza vaccino, ICS: Un campo minato

23/03/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 127
Preoccupazioni dello shipping in merito alla vaccinazione dei marittimi

24/03/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2 128
La flotta italiana moltiplicatore del Pil Ma cala la capacità

24/03/2021 **Avvenire** Pagina 19 *PAOLO PITTALUGA* 129
Prove di ripartenza: la nave è una 'bolla'

24/03/2021	La Gazzetta Marittima	131
Nomisma sul trasporto marittimo		
<hr/>		
24/03/2021	La Gazzetta Marittima	132
Autotrasporto: ART superflua?		
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

SAUTE
Che cosa si può chiedere
al tuo medico
di famiglia



Domani gratis
Le domande da fare
al medico di famiglia
la guida curata da **Corriere Salute**

Da oggi i video su **Corriere.it**
SENSE CIVICO
La rivoluzione
del senso civico
di **Elisabetta Soglio** a pagina 26

SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

Virus e punti deboli
LE 4 LEZIONI SU STATO E REGIONI
di **Sabino Cassese**

Alcune regioni hanno vaccinato quasi tutta la popolazione compresa nelle fasce più deboli, altre solo un terzo. In alcune regioni si è proceduto con la puntualità di un orologio svizzero, in altre sono state commesse clamorose violazioni delle priorità fissate in sede nazionale e si sono verificati gravi disservizi. Insomma, non siamo solo indietro ad altri Paesi, ma registriamo anche variazioni territoriali inspiegabili.

La popolazione vaccinabile è di quasi 51 milioni. I colli di bottiglia sono l'approvvigionamento e la somministrazione dei vaccini. Sull'uno e sull'altro fronte, il governo s'è dato da fare. Ha puntato i piedi con l'Unione europea e ha avviato contatti per la produzione di vaccini in sede nazionale. La legge di bilancio 2021 prevede la preparazione di un piano nazionale di vaccinazione e l'obbligo delle regioni di definire i loro piani vaccinali seguendo le indicazioni e con i tempi stabiliti a livello nazionale; in caso di mancata attuazione regionale, deve intervenire il commissario straordinario. Il ministro della Salute ha presentato il 2 dicembre 2020 il piano al Parlamento. Questo è poi stato adottato con decreto del 2 gennaio. La Conferenza Stato-regioni è stata informata del piano il 9 febbraio e il 21 febbraio ha sottoscritto anche con i sindacati una intesa per mobilitare i medici di medicina generale. Il commissario Figliuolo ha reso pubblico il 13 marzo il suo piano.

continua a pagina 28

L'intervista Parla il nuovo capo della Protezione civile. L'ipotesi di prolungare le chiusure

«Ora si vaccini solo per età»

Il piano di Curcio: un centro in ogni città. Aumentano le vittime: 551

di **Fiorenza Sarzanini**

Cambio di strategia nella campagna di immunizzazione. «Ora si vaccini per fasce di età, e in ogni città ci sarà un centro». A spiegare il piano è il nuovo capo della Protezione civile Fabrizio Curcio. Ipotesi di prolungare le chiusure. Ieri 551 morti.

da pagina 2 a pagina 13



PARLA BONACCINI NOI E IL GOVERNO
«Da soli non si vince»

di **Monica Guerzoni**

«R egioni e governo devono lavorare uniti per garantire una rapida ripartenza», dice Bonaccini. E la frecciata a Salvini.

a pagina 5

LA DECISIONE SULLE DOSI
Ue: si all'export se è reciproco

di **Francesca Basso**
a pagina 8

LE PROMESSE DI RITO E LA REALTÀ
Chi sbaglia paga. Forse

di **Gian Antonio Stella**

Chi sbaglia paga. Un principio che, spesso, evapora. In una formula così rituale e ripetitiva da sembrare scontata.

a pagina 29

L'INIZIATIVA

SU «SHOWCASE»
Intesa di Rcs con Google sulle notizie

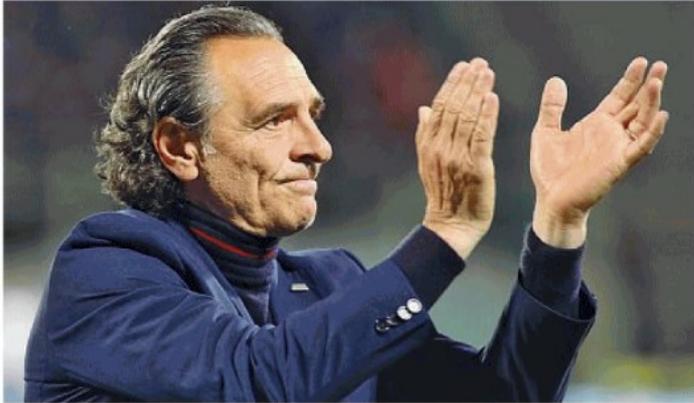
di **Davide Casati**



Il servizio di notizie del **Corriere** sulle piattaforme Google. Accordo tra Rcs e la società di Mountain View.

a pagina 27

La lettera La sofferenza e le dimissioni dell'allenatore della Fiorentina



Cesare Prandelli, 63 anni, con una lunga lettera ha dato le dimissioni da allenatore della Fiorentina: «Questo calcio non fa più per me»

L'addio di Prandelli a Firenze: mi è cresciuta dentro un'ombra

di **Alessandro Bocci** e **Beppe Severgnini**

«**M**i è cresciuta dentro un'ombra». Dopo solo quattro mesi di panchina, Cesare Prandelli ha rassegnato le dimissioni da allenatore della Fiorentina. In una lettera spiega, senza svelare tutto, le ragioni di una scelta dolorosa.

alle pagine 42 e 43 **Passerini**

ARRESTATO UN 21ENNE. DIECI MORTI

Colorado, strage al supermercato Biden: basta fucili

di **Giuseppe Sarcina**

Colorado, ha 21 anni il killer del market. Si chiama Ahmad Al Aliw Al Aliw, siriano, ha vissuto quasi sempre negli Usa. Dieci i morti. Biden: «Stop alla vendita dei fucili d'assalto».

a pagina 18

SECONDO GLI EXIT POLL

Israele, Netanyahu stavolta intravede una maggioranza

di **Davide Frattini**

Elezioni in Israele, secondo gli exit poll il Likud di Bibi Netanyahu è il primo partito. Ma per avere la maggioranza nella Knesset dovrà trovare un accordo con l'ultradestra.

a pagina 20
con un'intervento di **Etgar Keret**

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

A volte è un attimo passare da illuminati a fulminati. C'è questo parroco di Cesena, don Paolo Pasolini — senza il Pier davanti, per fortuna — che dal pulpito della chiesa di San Rocco rifila ai suoi parrocchiani una panzana splatter adocchiate su Internet con il tono placido di chi sta raccontando una conclamata ovvietà. Come voi sapete, esordisce, le aziende private e pubbliche pagano donne povere per ingravidarle, poi estraggono feti vivi e li fanno a pezzi, al fine di dare organi ancora pulsanti agli scienziati che preparano vaccini tipo AstraZeneca... Come voi sapete, don? Veramente nessuno, tranne qualche sito specializzato in deliri senza prove, ha mai saputo nulla di loschi traffici destinati a procurare l'indicibile all'alambicco di AstraZeneca, calamita or-

Don Fake

mai di ogni nefandezza: tra un po' gli attribuiranno anche i rigori non visti al Var.

Chi si aspettava che il Vaticano togliesse la patente a don Paolo (non parlava al bar, ma sull'altare e con i paramenti addosso) si è dovuto accontentare di una precisazione del vescovo di Cesena, che rimanda a un documento della Santa Sede in cui si considera «moralmente accettabile utilizzare vaccini che abbiano usato linee cellulari di feti abortiti». Il fatto è che il don aveva straparlato d'altro: di feti vivi ottenuti su commissione. Da mezzo-sangue romagnolo mi ha sorpreso la marcata reazione delle persone presenti in chiesa. Nonna Emma si sarebbe alzata in piedi e avrebbe urlato al prete: «Valà, ignorantaz!»

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CHITIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
88mg liposole multi-azione (Lidocaina)

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

LAILA
Più spazio alla vita.

CHEMI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abitudine di prescrizione (CSP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Analisa il tuo farmaco. See Me. 0505283.





Al confine Usa-Messico migliaia di migranti minorenni in gabbia. Una deputata mostra le foto, ma pochi si indignano. Biden è buono, anche se fa come Trump



Mercoledì 24 marzo 2021 - Anno 13 - n° 82
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Quarta mafia"
 Spedizione in abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Norme Aut. 114/2009

551 MORTI, RICOVERI SU

"Aria l'ha scelta Bertolaso". Altro flop a Codogno

◊ SPARACIARI A PAG. 3

PARLA PAOLA TAVERNA

"Renzi puntava a rompere l'asse 5S-Pd: ha fallito"

◊ DE CAROLIS A PAG. 5

RENZIANI IN AMBASCE

Marcucci isolato tra i dem, oggi Letta vede Conte

◊ MARRA A PAG. 4

LO SCOOP DEL "FATTO"

Colf e assistente: Boldrini spiega, Lucarelli replica



◊ A PAG. 10

EUROPEI UFFICIOSI

Padania contro Ossezia, 2 Sicilie contro Lapponia

» Lorenzo Giarelli

Chi capisce soltanto di calcio, dice José Mourinho, in realtà non sa nulla di calcio. Come spiegare sennò, con i soli manuali del football, un Europeo con dentro la Padania, l'Ossezia, la Lapponia e, ultimo qualificato al ballo, il borbonico Regno delle Due Sicilie? L'appuntamento è a Nizza per il prossimo luglio, Covid permettendo, ma per capirci qualcosa serve un passo indietro.

A PAG. 16

DRAGHI, DILLA GIUSTA SALVA ANCHE CHI STAVA PAGANDO LE RATE

Il "mini-condono" ci costa 666 milioni



MACCHÉ INESIGIBILI

LO STATO CI RIMETTE 451 MILIONI, PIÙ I COSTI PER LE NOTIFICHE E NON RISOLVE IL GUAIO DELLE CARTELLE GIACENTI: NE RESTANO NEI CASSETTI 100 MLN

◊ BRUSINI, CERASA E DE RUBERTIS A PAG. 8-9

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Il Pd e l'uso delle donne a pag. 4 • **Caselli** Salvate il 41bis a pag. 11
- **Robecchi** Pericolo Lombardia a pag. 11 • **Truzzi** L'Expo dei Miserabili a pag. 11

CONSULTA Oggi la sentenza Di Matteo: "Il sogno degli stragisti"

Ergastolo: cambio di passo di Cartabia contro il 41bis

■ L'Avvocatura dello Stato, per conto del nuovo governo, apre a un ammorbidimento della norma anche per i boss che non collaborano. Così, dopo 26 anni di carcere, potrebbero tornare liberi

◊ MASCALI E SALVINI A PAG. 6



Mannelli



SUA SANITA' ECCELLENTESSIMA LETIZIA DE LI MORATTI SUA

La cattiveria

Il governo Draghi dà la delega allo Spazio a Bruno Tabacchi. Bene, quando parte?

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

LE ELEZIONI ANTICIPATE

Exit poll Israele: Bibi da solo non ha la maggioranza

◊ A PAG. 14



DALLA SIRIA ALL'IRAQ

La guerra mondiale all'arte: cosa rimane di quelle meraviglie

◊ RINALDI TUFFI A PAG. 18

Vuoto d'Aria

» Marco Travaglio

Per un attimo, quando ci venne sottratta che l'ultima fonte di buonumore, cioè Gallera, tememmo il peggio. Uno così non lo troviamo più, pensavamo. Non avevamo previsto il Governo dei Migliori, che ci ha regalato il generale Figliuolo, prova vivente che i generali vengono scelti tra i colonnelli: infatti pare la reincarnazione del colonnello Buttiglione poi promosso a generale Damigiani (Mario Marone in *Alto Gradimento*). E avevamo sottovalutato la Lombardia, nota fucina di comici naturali. Ieri, per esempio, Mestizia Moratti ha scritto al *Corriere* che c'è "una svolta in Lombardia". Quale? La "vaccinazione reattiva". Non inerte, passiva, mogia come nelle Regioni che riescono persino a farla: reattiva. Purtroppo non se ne accorge nessuno. E neppure della "riduzione di 30 volte del tasso di incidenza dei casi a Viggiù", per la gioia dei pompieri, nonché "a Mede, Castrezzato, Bollate" ecc. Insomma "ci stiamo adoperando". E non è una promessa: è una minaccia.

Due mesi fa il suo problema era avere più vaccini, "in base al Pil". Ora non si riesce proprio a prenotarli, grazie all'agenzia regionale Aria, orgoglio evantodella Lega, figlia di tre società che sembrano la matrigna e le sorellastre di Biancaneve (Arca, Lispa e Ilspa). Dunque invisa a Disguido Bertolaso, altro fuoriclasse dell'avanspettacolo, che si sfoga col *Corriere*: "Sono esausto per questo sforzo". Sì, ma quale sforzo? L'intervistatore lo sorprende "circondato da mappette: ogni centimetro di territorio lombardo colorato a seconda dell'incidenza del contagio". Praticamente gioca a Risiko, anche perché "qui non sono nessuno, senza poleri, non posso firmare un pezzo di carta né stanziare un euro". Però "il piede è sull'acceleratore" e l'occhio è vigile: il supercoordinatore della campagna vaccinale, s'era subito "accorto che qualcosa non funzionava quando abbandonarono 300 anziani convocati per errore. Ma le pare possibile che qualcuno non venga chiamato e altri mandati a vaccinarsi a 60 km da casa?". E lo domanda lui a noi. Via, "siamo atterrati su Marte, non possiamo non gestire delle prenotazioni in via sms", dice sempre lui a noi, che lo vorremmo tanto su Marte ma si teme che non ci arrivi, malgrado il piede sull'acceleratore. Insidiato nel suo ruolo di capocomico, Artiglio Fontana va di repertorio: "Le criticità di queste ore offrono un'immagine distorta dei nostri risultati". E tutti lì ad attendere l'immagine raddrizzata. Incluso Gallera, che si prende la sua bella rivincita: "Il tempo è galantuomo e mi ha restituito un po' di giustizia. Aria si è rivelata inefficiente" e lui, da ex assessore alla Sanità, se ne vanta. Appena riaprono i cabaretti, se qualcuno sopravvive al Covid, sarà sold out assicurato.



il Giornale



MERCOLEDÌ 24 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 70 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

IPOCRISIA DI GENERE

BOLDRINI MASCHILISTA NON PAGA LA COLF

Anche la sua ex assistente accusa: «Ho tre figli e mi ha negato lo smart working». E spunta Tofalo, furbetto dell'alloggio

Paolo Bracalini

Paladina delle donne e degli stranieri ma pessima datrice di lavoro. Alcune collaboratrici accusano Laura Boldrini, la deputata Pd eroina della questione femminile, almeno a parole.

con Boschi e Di Sanzo alle pagine 2-3

CONTRAPPASSO

COSÌ SI SCHIANTA

LA PRESIDENTA

di Alessandro Sallusti

Non pagare la liquidazione della colf, trattare male il personale domestico femminile e altre cose del genere sono alcune delle accuse - svelate ieri in un articolo di Selvaggia Lucarelli sul *Fatto Quotidiano* - che vengono rivolte da ex collaboratori all'ex presidente della Camera Laura Boldrini, paladina a parole delle donne, soprattutto di quelle più deboli. Sarebbe banale dire: eccola la signora, prototipo di chi predica bene e razzola male. Se confermata - la presidenta fino a ieri notte si è limitata a una generica nota di sdegno - la notizia (censurata dai siti dei principali quotidiani e dai telegiornali politicamente corretti) ci dice molto di più del famoso proverbio e ben fotografa l'ipocrisia che sta alle radici della sinistra radical chic. Una specie che si spertica - per fare un esempio - a favore dell'immigrazione senza regole a patto che i disgraziati non si accampino sotto casa loro, perché altrimenti scatta la telefonata al sindaco o al questore amico - nella quale si pretende il ripristino del decoro, della sicurezza e della privacy. Roba che neppure Matteo Salvini oserebbe fare.

Le donne lavoratrici - è il mantra boldriniano - vanno rispettate, difese dai soprusi del maschilismo imperante, identificate con la desinenza al femminile (mi raccomando, si dice la «direttrice»), ma oggi scopriamo che se sono alle dipendenze di una donna impegnata a sinistra si possono strapazzare come meglio si crede, e pure non pagarle. A me nessuno toglie dalla testa che i peggiori ostacoli all'emancipazione delle donne siano le donne stesse, e che più sono di successo, più superano gli uomini in cinismo, arroganza e ipocrisia.

La favola della Boldrini scudo umano della sua specie si infrange miseramente su una colf, due collaboratrici e una giornalista donna, la Lucarelli. Una sorta di legge del contrappasso che la signora evidentemente non aveva messo in conto, illudendosi di essere invincibile e inoccabile. Nelle prossime ore vedremo se, quanto e da chi questa storia verrà raccontata e discussa. E soprattutto vedremo da che parte si schiererà la «sinistra delle donne», che se fosse toccato alla Meloni oggi saremmo invasi di dichiarazioni sdegnate. Coraggio donne: alzi la mano chi sta dalla parte della compagna Boldrini e chi da quella della sua colf. Con un'avvertenza: astenersi sarà considerato un voto a favore della presidenta.

LASCIA LA PANCHINA DELLA FIORENTINA

«Ho un'ombra dentro, smetto» Prandelli e il lato buio del calcio

di Franco Ordine



EX CT DELLA NAZIONALE Cesare Prandelli lascia il calcio

Ha vinto lo stress. E Cesare Prandelli, 63 anni, un bresciano stregato da Firenze e dalla fiorentinità, uomo di sport prim'ancora che di calcio, ha riconosciuto pubblicamente la sconfitta. Senza pudori, senza misteri, senza ricorrere alle spiegazioni da favole per bambini che spesso avvolgono storie banali (...)

segue a pagina 18

INGLESISMI E FILE SALTATE

Chiamarsi «caregiver» solo per nascondere figuracce e privilegi

di Massimo Arcangeli

a pagina 2

LA POLEMICA SUI «RITARDATI»

Che pena Travaglio che usa i bimbi fragili per irridere l'avversario

di Gianluca Nicoletti

a pagina 3

VACCINI, LITE USA-ASTRAZENECA. SPUTNIK, PRIMI OK

Italia rossa dopo Pasqua Scuole aperte, è guerra

Pasquale Napolitano e Patricia Tagliaferri

Il governo prepara un nuovo decreto per una mini-proroga (fino all'11 aprile) delle misure anti Covid in scadenza il prossimo 6 aprile. Si apre però uno spiraglio per la riapertura delle scuole dell'infanzia e delle primarie nelle zone rosse e lo spostamento tra le Regioni. Sul caos vaccini il commissario Figliuolo tende la mano alle Regioni, mentre gli Usa contestano i dati di AstraZeneca. E Sputnik punta sull'Italia per lanciare il suo vaccino in Europa.

con Alfano, Angeli, Giannoni e Sorbi da pagina 6 a pagina 9

IL RETROSCENA

Dem su Marte «Parliamo soltanto di cose inutili»

di Augusto Minzolini

Fai un salto a Palazzo Madama e Dario Stefano sbarragli occhi pensando a ciò che succede nel Pd: «Siamo su Marte, altroché». Due passi alla Camera e l'interesse per l'astronomia non viene meno. «Il nostro sembra davvero un dibattito su Marte - ammette il piddino siciliano Fausto Raciti - noi siamo lassù mentre Salvini, insieme a Bonaccini, due settimane fa proponevano di guardare al vaccino russo, a Sputnik. E ora Draghi fa la stessa cosa. Anche questa posizione sul condono non è che mi convinca. Io sono figlio di professionisti, so che problemi hanno ora negli anni del Covid. Non parliamo delle multe: è come se nel 1946 lo Stato avesse inviato a un cittadino una cartella esattoriale per incassare una multa fatta nel 1936, dimenticando che nel mezzo c'era stata la guerra».

All'epoca dell'Ulivo, 15 anni fa, Corrado Guzzanti lanciò una serie (...)

segue a pagina 10

PER IL RECOVERY PLAN

Antitrust choc: codice Appalti da sospendere

di Carlo Lottieri

Antitrust ha proposto di sospendere il codice degli appalti per accelerare il Recovery plan. Ma il problema sono i progetti.

a pagina 5

I GIOVANI E L'INDIPENDENZA

Un anno dopo chi resta a casa (dei genitori)

di Giacomo Susca

Quando le certezze del presente scivolano via come sabbia tra le dita, la pianificazione del futuro fa i conti (...)

segue a pagina 7

INTERVISTA A MAURIZIO COSTANZO

«Dopo 39 anni con il mio Show vorrei confessare Papa Francesco»

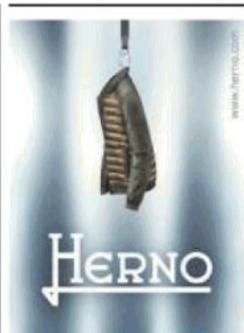
Paolo Giordano



Maurizio Costanzo

Stasera il Maurizio Costanzo Show compie 39 anni, diciaci 39, praticamente un record, non a caso è il padre di tutti i talk anche perché è stato il primo qui dalle nostre parti. «Stavolta all'inizio mi sono anche emozionato, ho sentito gli occhi velarsi di commozione», racconta Costanzo. Che svela il suo sogno: «Vorrei intervistare Papa Bergoglio, sarebbe un bel modo per chiudere la carriera».

a pagina 27



*IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI IN TUTTI I COMUNI) - IL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO (VEDI C.T. TRASPORTI)



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 24 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, come superare gli intoppi delle norme

**Rimane sola alla Materna
I compagni la chiamano
Francesca torna a sorridere**

Ballatore in Lombardia



DOMANI IN REGALO
SPECIALE DANTE DI

ristora
INSTANT DRINKS

Ospedali in tilt, un anno passato invano

La nostra inchiesta Stesso numero di ricoveri in terapia intensiva, stesso caos. Ma i medici e i posti letto in più dove sono finiti? Sui vaccini il governo avverte le Regioni: monitoraggio settimanale, se qualcuno non ce la fa arriva l'esercito. Governatori irritati

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Altro che terapia choc
Sulla sanità tante parole e pochi fatti

Raffaele Marmo

Troppo poco, troppo tardi. A oltre un anno di distanza dall'esplosione della più grave e pernicioso pandemia della storia recente dell'umanità ci saremmo attesi di non dover contare, con l'ansia e la disperazione dell'esaurimento, i posti letto nelle terapie intensive e quelli per i ricoveri nei reparti di medicina degli ospedali. E invece siamo qui a dover constatare e raccontare, ancora una volta, non solo i numeri della nuova emergenza ricoveri e sovraffollamento delle strutture sanitarie, ma anche a raccogliere il j'accuse di anestesisti rianimatori e internisti costretti a operare in condizioni di grave carenza di mezzi e personale.

Continua a pagina 2

**PISA, AVEVA CONVINTO IL FIDANZATO A USCIRE DAL TRAFFICO DELLA DROGA
GLI INQUIRENTI: AMMAZZATA PER PUNIZIONE DAL SOCIO DEL COMPAGNO**

Khrystyna Novak, aveva 29 anni, con il fidanzato Airam Gonzalez, 41 anni

DARE LA VITA PER AMORE

Baroni a pagina 17

DALLE CITTÀ

L'indagine "Ghisopoli"

**Il sistema Cobelli
l'indagine sulla tresca
gli accessi abusivi
e le multe stracciate**

Palma nelle Cronache

Animali maltrattati

**Cani sequestrati
ai clochard milanesi
«Usati per l'elemosina»**

Giorgi nelle Cronache

Monza

**Ex perseguitata
«Morgan
va processato»**

Totaro a pagina 14



La città cerniera tra Oriente e Occidente

**Venezia che non muore
La regina ha 1600 anni**

Franco Cardini a pagina 23



Il mister della Fiorentina: disagio per questo calcio

**«Ho un vuoto dentro»
Prandelli: addio viola**

Galli nel QS

SECURITY 60
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

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

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

MADE IN ITALY

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it



Domani l'ExtraTerrestre

LITIO Alternativo al petrolio nel settore dei trasporti e considerato un perno della transizione ecologica, il metallo è la nuova miniera dello sfruttamento



Visioni

FUMETTI Il nuovo Capitan America Aaron Fischer debutta fra i supereroi della comunità queer
Andrea Voglino pagina 13



L'Ultima

SANTE NOTARNICOLA È morto il rapinatore-poeta che si dichiarò comunista e visse gli anni Settanta nelle carceri speciali
Giuliano Santoro pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
e EURO 2,00

MERCOLEDÌ 24 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 70

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

foto di Cecilia Fabiano/LaPresse

FIALE e fiamme

Europa sull'orlo di una crisi nervi. La Commissione Ue, grande accusata per i ritardi, propone di rivedere al rialzo il controllo dell'export di vaccini. Al centro della controversia sempre AstraZeneca e sullo sfondo la Gran Bretagna. Domani ospite al Consiglio c'è Biden. In Italia la curva dei contagi rallenta, ma i decessi risalgono a oltre 500 **pagine 2, 3**

All'ombra del Covid
Sotto assedio
la medicina
basata sulle evidenze

ANDREA CAPOCCI

Forse non tutti lo percepiscono, ma all'ombra dell'emergenza è in corso un regolamento di conti tra visioni diverse della scienza medica. Al centro del fuoco incrociato c'è un gruppo di clinici, epidemiologi e analisti.
— segue a pagina 2 —

Recovery fund
Il rischio che lasci
le cose come
le ha trovate

VINCENZO COMITO

In nessuno dei paesi Ue l'arrivo del Recovery Fund è atteso con trepidazione come nel nostro e in nessuno ci si aspettano risultati tanto salufici. Da quando poi a Roma c'è un re taumaturgo a guidarci, le speranze sono ancora cresciute.
— segue a pagina 15 —

Governo
Perché l'industria
delle armi
non ci conviene

FRANCESCO VIGNARCA

Lo scrivevamo un anno fa sul *manifesto*: mentre l'Italia chiudeva per il Covid-19 le fabbriche di armamenti potevano decidere autonomamente se rimanere aperte grazie ad una concessione del governo che arrivava a definirle capitali.
— segue a pagina 14 —

EXIT POLL IN ISRAELE: BOOM DELL'ULTRADESTRA, SINISTRA IN PIENA CRISI

Bibi a un passo dal governo



■ Gli exit poll del quarto voto in appena due anni non danno certezze a Israele. O meglio, non ancora abbastanza: con 59 seggi il Likud del premier Netanyahu e i suoi alleati di ferro (i partiti religiosi e l'ultradestra, vera vincitrice di questa tornata elettorale con 7-8 seggi) è a

un passo dai 61 scranni parlamentari necessari a garantirsi una maggioranza di governo. Il fronte avversario si ferma a 54.
A decidere del destino del primo ministro più longevo della storia di Israele sarà Yamina, il partito nazionalista religioso del super-falco Bennett,

già membro in passato di esecutivi a guida Likud. I suoi sette seggi dicono che sarà l'ago della bilancia di questa elezione, che registra un'affluenza in calo nonostante le misure anti-Covid e le urne ai drive-in per gli israeliani in quarantena. Gli altri dati significativi, seppur

attesi, sono il crollo di Gantz, la semi-sparizione della sinistra e il calo della Lista araba che passa da 15 seggi a otto dopo l'uscita degli islamisti di Raam. Il partito, che aveva già ventilato appoggio esterno a Netanyahu, non entrerà nemmeno in parlamento. **GIORGIO A PAGINA 9**

SPECIALE DI 8 PAGINE
Attraverso Dante
a 700 anni dalla morte



■ Contare quante e quali siano state le ricezioni del grande poeta della «Commedia» consentirebbe di fare il giro del mondo. Dall'Africa all'Oriente, fino a Marx passando per la prigionia gramesciana i paesaggi sonori insieme alla passione didattica, rileggere Dante oggi è ancora esperienza di libertà. **ALL'INTERNO**

all'interno

Giustizia Si al pm europeo
E la maggioranza litiga

ANDREA FABOZZI **PAGINA 5**

Democratici Letta tira
dritto sui capigruppo

ANDREA COLOMBO **PAGINA 4**

Consulta Ergastolo senza
fine, il governo media

ELEONORA MARTINI **PAGINA 5**

STRAGE IN COLORADO
Con il fucile d'assalto
al supermercato



■ C'è anche un agente tra le dieci vittime dell'ennesimo "mass shooting" avvenuto negli Stati Uniti. Protagonista un giovane di 21 anni armato di Ar-15, un tipo di arma la cui vendita libera era stata appena riammessa da un giudice. Biden rilancia sull'urgenza di una legge, ma stavolta dipende da lui **CATUCCIA PAGINA 8**

Lele Corvi



Sinistra
Se la strategia
si riduce a tattica
per le elezioni

PAOLO FAVILLI

Dopo aver negato giustamente (opportunamente?) la fiducia al governo Draghi, molti dirigenti di Sinistra italiana hanno ribadito che ciò non metteva in discussione la «strategia», cioè il mantenimento di un asse, strategico, di coalizione con il Pd.
— segue a pagina 15 —



Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. (Imp/CRM/23/2103)





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 82 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, N. 1, 65/06

Fondato nel 1892



Mercoledì 24 Marzo 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SOLA EUROPA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L23

L'anniversario
Dante, 700 anni dopo missione (im)possibile: farlo amare dai ragazzi
Nicola De Biasi a pag. 18



Il futuro azzurro
Inzaghi e Italiano lotta a due per il dopo-Gattuso
Bruno Majorano a pag. 20



Una legge per obbligare i sanitari a vaccinarsi

Allo studio tra Palazzo Chigi e Cartabia
Le associazioni di categoria favorevoli
A Belluno stipendio sospeso ai No Vax

Emilio Fabio Torsello e servizio a pag. 8

L'analisi
PROF DISERTORI UNA RINUNCIA CHE FA MALE A TUTTO IL PAESE

Antonio Pascale

Nel recente passato, i nostri nonni e i nostri padri hanno visto bambini con la mascella serrata causa tossine del tetano, neonati che abbaivano invece di tossire, causa pertosse. Altri con gambe contorte e rinsecchite per colpa della poliomielite e ancora una lunga lista di malattie contro le quali in genere si accedevano ceri alla Madonna. Più facilmente si versavano dolorosi quanto inutili fiumi di lacrime. Allora, i nostri nonni e i nostri padri, hanno sperato che la medicina trovasse una soluzione. E infatti. Possiamo dire che almeno i problemi di cui sopra, non li vediamo più: con i vaccini li abbiamo esclusi dalla litania del male.

Continua a pag. 43

Le nuove misure
Il Cts: «Dopo Pasqua riaprire le scuole Zona rossa fino al 15»
Marco Conti

Dal Cts confermata la stretta fino al 15 aprile, ma dopo Pasqua le scuole potranno riaprire. Il nuovo decreto per frenare i contagi finché non sarà decollata la campagna vaccinale. A pag. 5

Le dosi a rilento
Piattaforma di Poste e task force in aiuto delle Regioni lumaca
Alberto Gentili

Draghi punta a rendere quanto più omogenea e veloce possibile la campagna vaccinale. Così la piattaforma delle Poste sarà estesa a tutte le regioni, pronta la task force per quelle più lente. A pag. 7

Draghi: stop al divario del Sud Recovery, altolà delle Regioni

►Il premier: «I fondi Ue per giovani e donne, basta cantieri infiniti»
I governatori del Mezzogiorno: non ci escludete dal piano di rilancio

L'inchiesta La pesca di frodo della camorra



Capri, Faraglioni devastati dai "predatori" dei datteri

Antonino Pane e Dario Sautto a pag. 17

Marco Esposito
Nando Santonastaso

Gli stati generali del Sud, nel suo intervento il premier Draghi avverte: «Basta ritardi negli investimenti per il Mezzogiorno»; per il premier i fondi Ue dovranno essere impiegati in favore di giovani e donne; stop anche ai cantieri infiniti. Intanto sul Recovery arriva l'alt alle Regioni, ma i governatori del Meridione protestano: non ci escludete dal piano di rilancio. Alle pagg. 2 e 3

L'uscita dalla crisi

Franco: «A dicembre stop agli aiuti l'economia riparte»

Luca Cifoni

Per il ministro Franco, compatibilmente col miglioramento dell'economia, nell'ultima parte dell'anno gli aiuti potranno finire e ci sarà quindi un ritorno alla normalità. A pag. 5

I boss si sparano ma il processo slitta «In aula nel 2023»

►Napoli Est, udienze ferme nonostante la faida
La Corte d'Appello: tempi lunghi, colpa del Covid

Leandro Del Gaudio

La data dell'udienza c'è, ma è lontana: marzo 2023, prossima tappa nel processo con imputati alcuni presunti esponenti della camorra di Napoli Est. Il tutto proprio mentre è ritornata la faida. La Corte d'Appello: «Cercheremo di anticipare la data». In Cronaca

La riforma

L'efficienza che serve per restituire fiducia nella Giustizia
Paolo Graldi

Il mondo delle toghe deve saperlo: ecco che il metodo del governo "poche parole-molti fatti" si fa strada. Continua a pag. 43

Salerno Chiesto il sequestro dell'opera La Procura insiste in Appello: Crescent, condannate De Luca

Petronilla Carillo

«Il Crescent è la più grande speculazione edilizia degli ultimi 20 anni nella provincia di Salerno». Così, ieri, il procuratore aggiunto Alfonso nella requisitoria al processo in Appello per violazione delle normative paesaggistiche e irregolarità nelle procedure di lottizzazione per realizzare la mastodontica opera che affaccia sulla spiaggia di santa Teresa. Un'opera, per realizzarla la quale, secondo la tesi accusatoria, è stata chiesta una «sdeamantizzazione» sulla base di documentazioni ritenute non valide. Per il governatore Vincenzo De Luca, a processo per reati commessi quando era sindaco di Salerno, i due pm Alfano e Valentini hanno chiesto la pena più elevata: un anno e sei mesi, la stessa già presentata nel processo di primo grado che si concluse però con una pioggia di assoluzioni. De Luca compreso. Chiesta anche il sequestro del Crescent. A pag. 15



La Procura insiste in Appello: Crescent, condannate De Luca

supermercato.deco.multicedi.it

Deco Supermercati
La tua scelta quotidiana

Offerte valide fino al 5 aprile

È PASQUA lasciati sorprendere

PARMIGIANO REGGIANO
Quello vero è uno solo.

BAULI GRANDI FIRME
uovo di cioccolato gr 300/365
• lui • lei
• fondente
• al latte
• con nocciolo

1,05 all'etto
PARMIGIANO REGGIANO stagionato 24 mesi dop AL KG € 10,50

8,50





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 143-N° 82 ITALIA
Sped. in A.P. 10333/2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCS-PM

N. 1

IL GIORNO DEI PIÙ

Commenta le notizie su [ILME](#) [€20,11](#)

Mercoledì 24 Marzo 2021 • S. Romolo

31 VACCINI
GIORNO PER GIORNO

Dati somministrati ieri

218.223

Rapporto con il giorno precedente:

+27,6%

Dal 23 Marzo ore 20.30

Il Siviglia su Simone Panchina Lazio, è giallo
Papà Inzaghi tifa Napoli
«Grande squadra e Lotito ha tempi lunghi»
Abbate nello Sport



Beneficenza record
All'asta l'opera di Banksy sull'infermiera volante
i 20 milioni andranno alla sanità britannica
Marconi a pag. 2



Il nodo Giustizia
La riforma che punta sulle capacità delle toghe

Paolo Graldi

Il mondo delle toghe deve saperlo: ecco che il metodo del governo "poche parole-molti fatti" si fa strada, e si coglie la determinazione ad intervenire presto e sul serio. Nessuna "rivoluzione" epocale come quelle periodicamente declamate in passato, fino a ieri, e poi rimaste nei cassetti a futura memoria. Decisioni operative, di ampia visione, capaci di incidere con immediatezza, plasticamente, sul settore della Giustizia. Ecco il pacchetto che si sta preparando.

E del resto nel discorso del premier Draghi alle Camere il vasto e controverso tema non era affatto un inciso ma anzi rivestiva un impegno preciso su entrambi i fronti della giustizia, civile e penale. Senza chiasso, silenziosamente, in ambiti diversi, attraverso contributi originali ecco i primi passi nell'era Draghi-Carabia.

Tanta la carne al fuoco ma solo poche portate sembrano destinate a divenire servizio attivo in tempi brevi. Il ministro della Giustizia Marta Cartabia, avvolta in un operoso silenzio, si muove con determinazione verso una figura di magistrato dalla potente formazione giuridica, affiancata da una altrettanto forte capacità organizzativa.

Continua a pag. 18

«Scuole aperte dopo Pasqua» Il Cts: stretta fino al 15 aprile

►Gli esperti preoccupati per le varianti: opportuno prolungare le chiusure Materne ed elementari verso il ritorno in aula. Dad al 50% per gli altri

ROMA Il Cts chiede il rosso fino al 15 aprile, ipotesi scuole riaperte. Cifoni, Conti, Evangelisti, Gentili, Pirone e Rosana da pag 2 a pag. 5

Lo studio della Johns Hopkins University

Contagi doppi per chi soffre d'insonnia
«Più 12% di immunità ogni ora di sonno»

Graziella Melina Hopkins University le persone che soffrono di insonnia o stress lavorativo hanno maggiori probabilità di contrarre l'infezione. *A pag. 6*

Processo a Belluno: «Non sono idonei»

«Niente busta paga se non ci si vaccina»
Il giudice boccia gli infermieri di una Rsa

Michela Allegrì ha stabilito che se, per scelta, non c'è stata la vaccinazione contro il Covid, non ci può essere nemmeno lo stipendio. *A pag. 6*

Il piano Erasmus
L'antico sogno di rendere più europei i nostri ragazzi

Francesco Grillo

«S i è fatta l'Europa, ora bisogna fare gli europei». Può essere utile parafrasare uno dei "ricordi" che nel 1985 Massimo D'Azeglio dedica al sogno di un'Italia appena unita dall'impresa di Garibaldi per cogliere il senso della svolta di cui ha bisogno oggi un'altra grande integrazione. L'Unione Europea non sarà mai davvero irreversibile se non sostenuta da opinioni pubbliche che si confrontano senza dividersi per interessi nazionali.

Continua a pag. 15

Nasce la procura Ue
Mattarella al Csm
«Ora le riforme»
Errante a pag. 9

Prandelli, addio Fiorentina: «Il calcio ora è un disagio assurdo»



«Ho un'ombra dentro, lascio»
Cesare Prandelli, 63 anni, lascia il calcio (foto EPA) Angeloni nello Sport

Nuova Alitalia, solo piloti under 58

Allarme stipendi

►Scivolo di 5 anni anche per assistenti di volo
La Ue frena il decollo di Ita: la situazione si aggrava

Umberto Mancini

Nuovo allarme stipendi per Alitalia. La spia rossa si è accesa ancora in vista della scadenza di fine mese e del mancato arrivo, almeno fino ad ora, dei 55 milioni di indennizzi promessi dall'Europa. Ita, la nuova compagnia che sta per nascere, terrà in organico solo i piloti under 58.

A pag. 15

Affare da 7 miliardi
EssiLux compra GrandVision
Tok di Bruxelles

MILANO Via libera della Ue all'acquisto di GrandVision da parte di EssiLux. In Italia il colosso dovrà disinvestire VistaSì. *A pag. 16*

Dodici arrestati
Faraglioni di Capri, danni irreversibili per pescare datterii



NAPOLI Per pescare datterii di mare gravi danni ai Faraglioni di Capri. Sautto a pag. 14

MINERACQUA

CONOSCI L'ACQUA MINERALE? | DI CHE ACQUA SEI? | MINERALE? NATURALE!

L'acqua minerale, un bene prezioso, indispensabile al benessere quotidiano e ad una idratazione di qualità.

SCOPRI IL MONDO MINERALE [mineracqua.it](#)

IL GIORNO BRANNO

ARIETE, PRONTI AI CAMBIAMENTI

Buongiorno, Ariete! Siete al centro di un "cambio della guardia" planetario che darà il via a una nuova, e importantissima, fase della vostra vita. Il giorno più significativo sarà quello della Luna nuova personale, 12 aprile, ma già in questi giorni che precedono Pasqua, il cielo è pieno di Luci che si dirigono verso l'amore, come punto di partenza. Mercoledì incredibilmente felice! Auguri.

© RENDIZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem 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 Anversa, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Studio € 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-Studio € 1,50



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 24 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'annuncio del governatore Bonaccini

«Nei paesi di montagna tornano i punti nascita» Gioia e polemiche

de Franchis nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE DANTE DI

ristora
INSTANT DRINKS

Ospedali in tilt, un anno passato invano

La nostra inchiesta Stesso numero di ricoveri in terapia intensiva, stesso caos. Ma i medici e i posti letto in più dove sono finiti? Sui vaccini il governo avverte le Regioni: monitoraggio settimanale, se qualcuno non ce la fa arriva l'esercito. Governatori irritati

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Altro che terapia choc
Sulla sanità tante parole e pochi fatti

Raffaele Marmo

Troppo poco, troppo tardi. A oltre un anno di distanza dall'esplosione della più grave e perniciosissima pandemia della storia recente dell'umanità ci saremmo attesi di non dover contare, con l'ansia e la disperazione dell'esaurimento, i posti letto nelle terapie intensive e quelli per i ricoveri nei reparti di medicina degli ospedali. E invece siamo qui a dover constatare e raccontare, ancora una volta, non solo i numeri della nuova emergenza ricoveri e sovraffollamento delle strutture sanitarie, ma anche a raccogliere il j'accuse di anestesisti rianimatori e internisti costretti a operare in condizioni di grave carenza di mezzi e personale.

Continua a pagina 2

PISA, AVEVA CONVINTO IL FIDANZATO A USCIRE DAL TRAFFICO DELLA DROGA GLI INQUIRENTI: AMMAZZATA PER PUNIZIONE DAL SOCIO DEL COMPAGNO

Khrystyna Novak, aveva 29 anni, con il fidanzato Airam Gonzalez, 41 anni

DARE LA VITA PER AMORE

Baroni a pagina 17

DALLE CITTÀ

Bologna, l'uomo sparì nel 2015

Trovati un teschio e ossa umane Forse sono i resti di Carabellò

Tempera in Cronaca

Bologna, per l'estate

Dal 'Marconi' otto nuove rotte di Ryanair

Moroni in Cronaca

Bologna, come nel 2020

Gelate notturne, frutteti distrutti «È un massacro»

Mignardi in Cronaca



La città cerniera tra Oriente e Occidente

Venezia che non muore La regina ha 1600 anni

Franco Cardini a pagina 23



Il mister della Fiorentina: disagio per questo calcio

«Ho un vuoto dentro» Prandelli: addio viola

Galli nel QS

SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

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

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

MADE IN ITALY

www.security60.it www.tecnometalsystem.it

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 24 MARZO 2021

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 70, 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

DOMANI IL MENSILE "SALUTE"

Così la carenza di investimenti frena la ricerca italiana sui farmaci

A CINQUANTA CENTESIMI PIÙ IL PREZZO DEL GIORNALE / PAGINA 32



STUDIO DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA

Il turismo ligure prende la rincorsa «Ecco le linee per la ripartenza»

PEDEMONTE / PAGINA 18



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia/Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Album	Pagina 28
Xte	Pagina 30
Programmi TV	Pagina 33
Sport	Pagina 34

AUMENTANO IN ITALIA I RICOVERI IN TERAPIA INTENSIVA, I MORTI TORNANO AL LIVELLO DI GENNAIO. STRETTA DELL'UE SULL'EXPORT FARMACEUTICO

Toti dice no al portale unico: per i vaccini servono medici

Il presidente a Draghi: «Il nostro sistema di prenotazioni non cambia». AstraZeneca e le scorte nascoste

Il presidente Toti fa sapere che per i vaccini la Liguria non intende adottare la piattaforma di prenotazione unica delle Poste, come vorrebbe Draghi. «Ci siamo dotati di un nostro sistema di prenotazioni. Cambiare in corsa è complesso». Come altre Regioni, la Liguria chiede più personale medico per accelerare i tempi delle vaccinazioni. Ritirata a Savona una partita Pfizer conservata a temperatura troppo alta. Spunta un giallo su AstraZeneca: nascoste in Italia 29 milioni di dosi. Cresce il contagio in Italia. **SERVIZI / PAGINE 2-7**

IL DOSSIER

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

Uomini, regole, tempi: la macchina ligure delle immunizzazioni

Il viaggio, lo stoccaggio in diversi punti di raccolta. E poi la suddivisione per Asl, lo scongelamento, la somministrazione. Ecco come funziona in Liguria la macchina delle vaccinazioni. **L'ARTICOLO / PAGINE 6-7**



MASCHERINE IRREGOLARI NEGLI OSPEDALI GENOVESI RITIRATI OTTOMILA PEZZI **L'ARTICOLO / PAGINA 18**

IL SEGRETARIO GENERALE

Bruno Viani

Al manager della Regione una dose fuori elenco La replica: era avanzata

Dice di essersi fatto vaccinare come docente, con una dose Pfizer avanzata. Certo è che Pier Paolo Giampellegrini, segretario generale della Regione Liguria, ha scavalcato le liste di attesa ufficiali. **L'ARTICOLO / PAGINA 5**

I PERSONAGGI



L'addio di Prandelli e l'ombra cresciuta tra lui e il calcio

GABRIELE ROMAGNOLI

Soltanto Cesare Prandelli conosce l'ombra che ha dentro». Eppure a molti può essere capitato di incontrarla. Si allunga sul viale del tramonto, con il sospetto che il fulcro della giornata sia scivolato via, che i volti intorno, sfiutati dall'oscurità, non siano più amici, ma estranei e che il mondo al quale si appartiene non ci appartenga più. **L'ARTICOLO / PAGINA 35**

SEGNIDI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

SE LE REGOLE SFIDANO IL BUON SENSO

Il rispetto delle regole, l'attenersi alle disposizioni prese dagli enti competenti, sono oggi assolutamente necessari. Ma non si può negare che in questi mesi siano emersi fenomeni che indicano debolezze e contraddizioni profonde: in molti casi si pretende di affrontare una situazione d'eccezione persistendo nell'uso di strumenti già inadeguati in precedenza; troppo spesso si sfida puramente e semplicemente il buon senso. La prudenza e la disciplina, due doti che gli italiani hanno dimostrato finora in misura anche superiore alle attese, non devono farci trattare come indiscutibili decisioni e comportamenti che quando (come si spera) l'emergenza sarà passata potranno sembrarci del tutto assurde. **SEQUE / PAGINA 12**



Genova, la polizia denuncia i disturbatori della Dad

Lezione a distanza in una foto di repertorio (Ansa). Un gruppo di giovani disturbava le lezioni su richiesta **FAGANDINI / PAGINA 11**



Genova intollererà una strada a Fernanda Pivano

FERDINANDO FASCE

«Sono nata alle sette di mattina del 18 luglio 1917 in corso Solferino 18, oggi 16». Così un quarto di secolo fa Fernanda Pivano, la leggendaria studiosa di letteratura statunitense che tutto il mondo ci ha invidiato e ci invidia, dichiarava a piena voce la propria inguaribile giovinezza, in occasione della festa per i suoi ottant'anni che Genova celebrò conferendole la cittadinanza onoraria. **L'ARTICOLO / PAGINA 23**

MERCATO DELLA FOCE

CONSEGNE A DOMICILIO RAPIDE E SICURE

CHIAMACI AL 393.888.72.92 • 347.444.34.88

Partners: Pamp, Danelli, Balcia e Fronti, etc.

BUONGIORNO

Ognuno ha la sua, io per esempio sono un patito di patrimonio mondiale dell'Unesco. Appena qualcuno chiede di essere dichiarato patrimonio dell'umanità, non resisto: mi fiondo. Ora faccio un tifo indiovolato per la candidatura del caffè napoletano, sebbene sia insidiato dalla temibile concorrenza delle sfoglino di Castelfranco e delle spiagge di Riccione, che pure mi stanno molto a cuore. Nel mese scorso ho tripudiato per la conquista del titolo da parte dei suonatori del corno da caccia, della tecnica di pesca alla Charfia dell'isola di Korkennah e del taijiquan, caratteristica arte marziale delle regioni centrali della Cina. Sto mica scherzando, tutto vero. L'Unesco ha un sacco di inviti che girano il mondo per valutare le candidature. Uno adesso verrà a Napoli, alla mattina prenderà il caffè al Gambirini e stenderà

Una dose di Vibuzza

MATTIA FELTRI

un dettagliato report. Tutto ciò serve per elevare l'animo umano alla bellezza e dissuadere dalla guerra. Per dire, la danza in girotondo dei Garfuna è patrimonio Unesco, e sono certo che chiunque danzi in girotondo a tutto pensi fuorché a sganciare un'atomica. Lo stesso si dica per l'opera comica Kunqu, per il tipico fischio degli antichi pastori spagnoli, per i disegni su sabbia dell'arcipelago Vanuatu nel Sud del Pacifico, per la tessitura del tradizionale cappello di paglia toquila, per il festival della ciliegia di Seifou e altre centinaia di meraviglie del nostro pianeta. Il mio sogno, lo confesso, è di vedere incoronata AstraZeneca, però temo non rientri nei canoni etici ed estetici dell'Unesco, per cui intanto supplisco con la Vibuzza, popolare danza di guarigione malawiana. —

GIOIELLERIE CASH & GOLD

COMPRO ORO

Via XX Settembre 10/R (angolo Via Granello) Tel: 010 583102 WWW.COMPROGENOVA.IT





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con il Sole
La guida semplice
ai nuovi aiuti
per imprese
e professionisti



Oggi alle ore 16.30
Reshape the world,
il forum del Sole
per riprogettare
l'economia

www.ilsol24ore.com/reshape-the-world



FTSE MIB 24113,86 -0,61% | SPREAD BUND 10Y 95,70 +0,20 | €/€ 1,1883 -0,36% | BRENT DTD 61,82 -3,24% | **Indici & Numeri** → p. 39-43

L'Antitrust: «Stop al codice appalti»

Infrastrutture

Segnalazione dell'Authority per accelerare le opere finanziate dal Recovery

Dalle Tlc al commercio, per il Garante sono 80 gli ambiti dove intervenire

Sospendere il codice appalti per accelerare la realizzazione delle opere infrastrutturali finanziate dal Recovery plan. La proposta arriva dalla segnalazione annuale inviata dall'Antitrust al Governo. Per l'Authority la riforma degli appalti è un obiettivo strategico, ma visto che c'è il Recovery plan, l'Authority sottolinea che non c'è tempo per attuare una rivisitazione organica. Di qui la proposta della sospensione dell'applicazione del Codice dei contratti pubblici per ricorrere solo alle direttive europee per aggiudicare gli appalti interessati. **Fotina e Santilli** — a pag. 2

STUDIO EXCELSIOR SUI BISOGNI OCCUPAZIONALI

La spinta del Recovery plan al lavoro: fino a 1,3 milioni di nuovi posti in cinque anni

3,9

MILIONI DI OCCUPATI
È il fabbisogno di lavoratori nel 2021-26: è la somma tra componente "espansiva" (900mila-1,3 milioni) e quota di addetti che dovranno essere sostituiti per il naturale turnover (2,6 milioni)

Giorgio Pogliotti e Claudio Tucci — a pag. 3

Sostegni, dal 30 marzo le richieste telematiche Più controlli anti frode

Aiuti a fondo perduto

Nessun click day: i dati potranno essere inviati alle Entrate fino al 28 maggio

L'agenzia delle Entrate avvia la macchina dei ristori: le domande potranno essere presentate telematicamente dal 30 marzo e gli accreditedi dovrebbero scattare l'8 aprile. Non si tratterà di un click day: le richieste potranno

essere inviate in 60 giorni, la piattaforma chiuderà il 28 maggio; inoltre sono stati stanziati 11 miliardi per aiutare le partite Iva colpite dagli effetti negativi della pandemia. Potenziali controlli preventivi antifrode per bloccare sul nascere richieste illegittime o ingannevoli. I dati per accedere ai nuovi contributi dovranno essere autocertificati compilando il modello approvato ieri dalle Entrate: la novità principale riguarda le due caselle con cui i contribuenti potranno scegliere tra l'accredito diretto dell'aiuto in conto corrente e un credito d'imposta. **Mobilis e Parente** — a pag. 5

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA

Franco: previsto un rimbalzo del Pil Entro l'anno fine graduale degli aiuti

Gianni Trovati — a pag. 5



Previsioni. Secondo il ministro Daniele Franco, la ripresa partirà nel secondo trimestre dell'anno per accelerare poi nel terzo e quarto trimestre

I PIANI DI COMPAGNIA DI SAN PAOLO E FONDAZIONE CRT, CON 100 SOCI COINVOLTI



Tech e arte. Le Officine Grandi Riparazioni di Torino, complesso industriale di fine Ottocento convertito in hub di innovazione e arte

A Torino la cittadella delle start up

Filomena Greco — a pag. 19

Fondi hedge con il vento in poppa: attesi flussi netti tra 10 e 30 miliardi

Investimenti

L'anno scorso i venti fondi principali hanno generato 63,5 miliardi di plusvalenze

I fondi hedge hanno limitato le perdite nell'anno della pandemia. Per il 2021 le previsioni sono buone: da un sondaggio di Barclays tra 240 case di investimento emerge la volontà di aumentare del 28% l'esposizione verso gli hedge con flussi tra i 10 e i 30 miliardi di dollari. **Andrea Franceschi** — a pag. 8



CREDITO
Enria (Bce) rilancia sulle fusioni bancarie

Beda Romano — a pag. 25



EFFETTO PANDEMIA
M&A in calo, meno acquirenti esteri in Italia

Carlo Festa — a pag. 27

SPORT & BUSINESS

Diritti televisivi, nuova fumata nera Ancora sconto nella Lega di Serie A

Andrea Biondi e Carlo Festa — a pag. 28

840

MILIONI
L'offerta di Dazn/Tim

PANORAMA

EMERGENZA COVID

Giù il tasso contagi ma 551 decessi Stretta, ipotesi proroga all'11 aprile

Draighi ha ricevuto il ministro Speranza e i vertici del Cis sulle prossime mosse anti-pandemia: ieri tasso di positività in lieve flessione (5,9%) ma i decessi in risalita a 551. Tra le ipotesi una mini-proroga delle misure attualmente in vigore fino all'11 aprile, allargando però le maglie della stretta sulla scuola, per consentire il ritorno sui banchi in zona rossa almeno ai più piccoli. Intanto la Ue, in pressing su AstraZeneca, alza il tiro sulle regole per l'export dei vaccini. — a pagina 9

SONDAGGIO

Centrodestra avanti, Fdi vince al Sud. Pd-M5S: Nord decisivo

Roberto D'Alimonte — a pag. 10

PLENUM CSM

Mattarella: «Giustizia, riforme necessarie»

Intervenuto al plenum del Com il presidente Mattarella ha parlato dell'importanza del ministero della Giustizia e dei «necessari e importanti interventi riformatori» allo studio del Parlamento. — a pagina 22

EDITORIA

Gruppo 24 Ore, tengono i ricavi e salgono i margini

Margine operativo lordo a 20,1 milioni e un ebita positivo per 2,3 milioni per il Gruppo. Ora nel 2020, in miglioramento rispetto al 2019 (-2,8 milioni) su ricavi per 191 milioni, in lieve calo sul 2019. — a pagina 30

Lavoro 24



Manager La meditazione come terapia per battere lo stress

Cristina Casadei — a pag. 23

Nordovest

Venerdì nelle edicole di Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE 1 mese a 1€. Per info: ilsol24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti: 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 24 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 82 - € 1,20
Santa Caterina di Svezia

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceriaria 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

I PIANI CLAMOROSI SUL VACCINO

Ci tocca Pfizer per tutta la vita

Nel 2021 servirà la terza dose per proteggere dalle varianti
Dal 2022 una fiala ogni anno

Il colosso ne ha arsenali pieni ma non ne manda all'Ue perché poi servirà agli Usa

Dall'anno prossimo su i prezzi Tutto svelato dai top manager in un incontro a porte chiuse

Il Tempo di Osho

Doppia morale della Boldrini che licenzia la colf



"Sto cashmirino era novo. Guarda come cazzo maa ridotto"

Storace a pagina 7

DI FRANCO BECHIS

Ecco perché il vaccino Pfizer tarda ad arrivare in Italia come in Europa. Le dosi negli Usa ci sono, e sono ben più di quelle previste nei contratti con il governo americano: si è in sovra-produzione. Il trasporto è perfino meno complicato (...)

Segue a pagina 3

El'Emu manda gli ispettori in Russia
Si all'accordo per Sputnik
Si cercano volontari a Roma

Martini a pagina 4

Polemiche per le nomine del segretario
Letta scontenta tutti
Tra i Dem non c'è pace

Frasca a pagina 9

Il piano del governo
Più infrastrutture e tecnologie
Così Draghi rilancerà il Sud

De Leo a pagina 6

Esposto ai carabinieri
Zaniolo e la madre
assediati dai paparazzi
sporgono denuncia



Austini a pagina 28

Dopo lo stop ad AstraZeneca prenotazioni disdette e centri di immunizzazione semideserti Nel Lazio parte la caccia al siero «buono»

La consigliera Guerrini lascia il M5S
La sindaca Raggi perde un'altra stella

Magliaro a pagina 18

... Dopo i tre giorni di sospensione cautelativa di AstraZeneca comincia nel Lazio la corsa agli altri vaccini. Molti cittadini hanno cancellato le prenotazioni già fatte pur di evitare la dose della società anglo-svedese. Fino a svuotare anche i grandi centri vaccinali, come quello di Fiumicino.

Sbraga a pagina 15

Capitale in tilt
Venerdì doppio sciopero
Bus fermi e niente Ama

Mariani a pagina 13

la S TORCIATA

Letta potrebbe proporre la Boldrini capogruppo. Parità degenera

De Vellis

MOVING & STORAGE

TRASLOCHI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

ROMA - Via Volturno, 7 - Tel. +39 06.86321958
FROSINONE - Via delle Industrie, 23 - Tel. +39 0775.89861

Il diario

di Maurizio Costanzo

Ne abbiamo già parlato ma è giusto tornare a segnalare come il disagio sociale e il lockdown abbiano purtroppo aumentato il boom delle risse tra ragazzini. Una crescita della cultura della violenza. Ma non solo in grandi città come Roma o Milano, ma anche nelle provincie, da Nord a Sud e riguardano proprio i giovani che sono, purtroppo, le fasce più fragili dinanzi a queste problematiche. Non è colpa dei ragazzini rissosi ma del mondo che tutti, loro e noi, stiamo vivendo. Il problema è che c'è solo d'aspettare che la situazione migliori. In alcuni casi le prediche sono inutili.

LAILA

Dalla ricerca scientifica nasce

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA



Mercoledì 24 Marzo 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 69 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00
Francia € 2,50



IO IL MIO QUOTIDIANO

110%

Superbonus dimezzato se l'immobile è utilizzato ad uso promiscuo

Poggiani a pag. 36

Manfredi: l'Italia perde 30 miliardi al mese quando si trova in lockdown. Subito un concordato fiscale

Alessandra Ricciarsi a pag. 6

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma dello SPORT

Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com

MODULISTICA

Il fondo perduto è al decollo. Istanze dal 30 marzo

Libardi-Sironi a pag. 37

Superbonus, il Veneto è al top

Già avviate 853 attività. Seguono con 833 la Lombardia e l'Emilia con 596 Liguria, Molise e Val d'Aosta in coda. Maturati crediti d'imposta per 560 mln

Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna regine del 110% con rispettivamente 853, 833 e 596 pratiche completate mentre Liguria, Molise e Valle d'Aosta chiudono le classifiche. Al 15 marzo scorso, erano 6.956 gli interventi con Aid registrati, ed erano stati realizzati lavori per quasi 509 milioni di euro, la detrazione maturata ammontava a quasi 560 milioni e gli asseveratori registrati erano 16.118.

Bartelli a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGGLIT

Fondo perduto - Il provvedimento delle Entrate con modello per l'istanza e le istruzioni

Superbonus - Il report Enea sulla situazione al 15 marzo

Sostegni - Il decreto con la relazione illustrativa

10 ONLINE

CROLLA L'EXPORT UE

Brexit e guerra sui vaccini sono sconfitte per l'Europa tedesca

Oldani a pag. 5

Gli Usa hanno bisogno di un presidente robusto, risoluto e credibile. È Biden?

di PIERLUIGI MAGNASCHI



Settimana disastrosa per l'immagine del presidente degli Usa, Joe Biden. Doveva essere la settimana della sua definitiva proiezione internazionale e si è invece connotata come la settimana del suo drastico e precoce ridimensionamento come leader globale, titolo che gli spetterebbe di diritto in quanto presidente del paese più ricco e più potente del mondo. E invece Biden si è ridimensionato da solo, e in diretta sotto gli occhi del mondo che lo attendeva al varco per giudicarne la consistenza e l'appello.

continua a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Stefano Lorenzetti è, di gran lunga, il più bravo intervistatore italiano. L'ultima sua intervista l'ha fatta al celebre agronomo Raimondo Ricciardi. Fra i vari e preziosi aneddoti che ha scovato ce ne è uno che mi ha particolarmente colpito, forse anche perché lo apprendo in questa grigia stagione di pandemia, dove tutti i recati da lockdown sembrano giocare, in privato, solo il loro gioco. Ma sono sicuro che non è così. La Ricciardi racconta: «Un vicino di casa, Ludovico Petralini, appassionato di lirica, udì un'Are Maria che proveniva dalla mia abitazione e vide che ad interpretare il brano di Schubert era io, accompagnandomi da sola con la pianola in cucina. «Ma questo è un angelo!», esclamò. Avevo 17 anni, ero commessa alla Ulpia. Volle pagarmi gli studi al conservatorio Benedetto Marcello di Venezia». Dalla passione e dalla generosità gratuita di un uomo qualunque è nato una grande voce che ha fatto sognare un esercito di persone in tutto il mondo.

RTL 102.5

LA PRIMA RADIOVISIONE ITALIANA.

PERCHÉ IL MODO MIGLIORE DI ANTICIPARE IL FUTURO È CREARLO.

Benvenuti sul media del futuro.

Con «Il rilancio del March 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più; Con «La riforma dello sport» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 24 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Firenze, la loro foto sui social: «Qualcuno può aiutarci?»

La protesta per il vaccino di una coppia di anziani

Ciardi a pagina 3 e in Cronaca



Ospedali in tilt, un anno passato invano

La nostra inchiesta Stesso numero di ricoveri in terapia intensiva, stesso caos. Ma i medici e i posti letto in più dove sono finiti? Sui vaccini il governo avverte le Regioni: monitoraggio settimanale, se qualcuno non ce la fa arriva l'esercito. Governatori irritati

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Altro che terapia choc
Sulla sanità tante parole e pochi fatti

Raffaele Marmo

Troppo poco, troppo tardi. A oltre un anno di distanza dall'esplosione della più grave e pernicioso pandemia della storia recente dell'umanità ci saremmo attesi di non dover contare, con l'ansia e la disperazione dell'esaurimento, i posti letto nelle terapie intensive e quelli per i ricoveri nei reparti di medicina degli ospedali. E invece siamo qui a dover constatare e raccontare, ancora una volta, non solo i numeri della nuova emergenza ricoveri e sovraffollamento delle strutture sanitarie, ma anche a raccogliere il j'accuse di anestesisti rianimatori e internisti costretti a operare in condizioni di grave carenza di mezzi e personale.

Continua a pagina 2

PISA, AVEVA CONVINTO IL FIDANZATO A USCIRE DAL TRAFFICO DELLA DROGA GLI INQUIRENTI: AMMAZZATA PER PUNIZIONE DAL SOCIO DEL COMPAGNO



Khrystyna Novak, aveva 29 anni, con il fidanzato Airam Gonzalez, 41 anni

Baroni a pagina 17

DALLE CITTÀ

Firenze

Ancora in crescita i contagi fra gli studenti

Ciardi in Cronaca

Firenze

Crisi del turismo Hotel in vendita ai colossi stranieri

Pieraccini in Cronaca

Firenze

La testimonianza: «Ecco come mi sono opposto a quel concorso»

Brogioni in Cronaca



La città cerniera tra Oriente e Occidente

Venezia che non muore La regina ha 1600 anni

Franco Cardini a pagina 23



Il mister della Fiorentina: disagio per questo calcio

«Ho un vuoto dentro» Prandelli: addio viola

Servizi nel QS e in Cronaca

SECURITY 60
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

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

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

MADE IN ITALY

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 70

Mercoledì 24 marzo 2021

Oggi con *Album Moda*

In Italia € 1,50

Vaccini, l'Europa ora spera nell'alleato americano

Biden partecipa al vertice digitale di Bruxelles, possibile via libera alla produzione di farmaci Usa nelle aziende Ue Von der Leyen riscrive le regole sulle esportazioni, obbligo di reciprocità. Letizia Moratti: fatti errori, adesso si corre

In Italia record di somministrazioni, 218 mila. Giù i contagi

L'Unione Europea rivede le regole sull'export dei vaccini, introducendo i principi di reciprocità e proporzionalità con i partner, a partire dall'Inghilterra. E domani al Consiglio europeo parteciperà anche Joe Biden: dal presidente Usa l'Ue si attende una mano tesa. Possibile anche il via libera alla produzione di vaccini americani nelle fabbriche europee. In Italia ieri è arrivato il record di 218 mila somministrazioni, calano anche i contagi, ma si contano 551 morti. «Agli anziani chiediamo scusa, adesso però si corre» dice a *Repubblica* Letizia Moratti, vicepresidente di Regione Lombardia.

di **Bei, Crosetti, D'Argenio e Dusi** • da pagina 2 a pagina 6

L'analisi

Quel nemico in comune

di **Federico Rampini**

Joe Biden riserva un gesto di attenzione e di amicizia agli europei: parteciperà al summit Ue di domani, in remoto. All'ordine del giorno c'è il Covid, e questo allenta in Europa la speranza di un "soccorso americano".

• a pagina 3

I medici indagati

L'onore di chi lotta per le vite degli altri

di **Giuseppe Pignatone**

Un atto dovuto. Così è stata spiegata l'iscrizione di alcune persone - soprattutto medici e infermieri - quali indagati per omicidio colposo, per la morte di soggetti cui era stato inoculato il vaccino AstraZeneca.

• a pagina 29

L'intervista

Lamorgese: troppi sbarchi dalla Libia L'Unione intervenga per fermarli

di **Alessandra Ziniti** • a pagina 21

Il 25 marzo su Rai1 e RaiPlay da Santa Croce in Firenze

Alessandro Barbero: "DANTE E IL POTERE"

Alessandro Barbero
DANTE

180.000 copie

GLF EDITORI LATERZA

La strage in Colorado



▲ **Boulder** Fiori davanti al supermercato dove sono state uccise 10 persone

Ventenne uccide dieci persone Usa sotto shock: "Vietare le armi"

di **Anna Lombardi**
• alle pagine 14 e 15

Il voto in Israele



▲ **Gerusalemme** I sostenitori del partito di Netanyahu dopo i primi exit poll

Netanyahu vince negli exit poll Ma rischia di non poter governare

di **Sharon Nizza**
• a pagina 17

Economia

Draghi: dal Sud con il Recovery può ripartire tutto il Paese



di **Amato e Mania**
• alle pagine 8 e 9

Giovannini: infrastrutture in cinque anni

di **Sergio Rizzo**

Guai a farsi scappare la parola "semplificazioni" con Enrico Giovannini. Vi dirà che quello slogan sbandierato pressoché da tutti i governi quando si spera di far ripartire le opere pubbliche incagliate «è senza senso». Perché «qui non si tratta soltanto di imboccare qualche scorciatoia, ma di re-ingegnerizzare l'intero meccanismo».

• a pagina 9

La riforma

Pubblico impiego non basta l'hi-tech Premi ai migliori

di **Boeri e Perotti** • a pagina 11

L'allenatore dei viola

Prandelli lascia Storia di un uomo senza cattiveria

di **Paolo Condò**



di **Matteo Dovellini**
• a pagina 36

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/4982393 - 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: pubblicitasmanzoni.it

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

NZ



Giustizia Via alla superprocura Ue
Mattarella: "Un passaggio storico"

FRANCESCO GRIGNETTI - P. 12

Israele Netanyahu avanti
Governo con l'estrema destra

GIORDANO STABILE - P. 14



Leonardo Cupo, misterioso, omicida
Così il genio è diventato kolossal tv

MICHELA TAMBURRINO - P. 23



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 24 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 82 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

NUOVO RECORD DI DECESSI. IL PIEMONTE SUPERA 10MILA MORTI. PRONTI 6,5 MILIONI DI FIALE, MANCA PERSONALE SANITARIO

Arrivano i vaccini, Regioni in tilt

Draghi: Italia arancione dopo Pasqua. Giallo su AstraZeneca: 30 milioni di dosi nascoste ad Anagni

L'ANALISI

SULLA PANDEMIA DECIDE LO STATO

NELLO RIOSI

Mai come oggi il nostro Paese appare diviso tra sentimenti contrastanti e opposti: speranza e nervosismo, sollievo e turbamento. La campagna di vaccinazione è ormai avviata e, dopo le tante asperità iniziali, sembra sul punto di decollare. Ma la fiducia che ne deriva - e che dovrebbe aiutare ad affrontare con serenità l'ultima, severa fase di restrizioni e di chiusura - è incrinata e come avvelenata dalle notizie sulle differenti e talora caotiche modalità di somministrazione dei vaccini nelle diverse Regioni. I cittadini hanno il diritto di chiedersi se siano davvero inevitabili i disordini, le diseguaglianze, i favoritismi.

CONTINUA A PAGINA 21

IL CASO TEDESCO

SE LA GERMANIA CADE SUL VIRUS

GIAN ENRICO RUSCONI

In Germania l'autorevole "Die Zeit" fa una preoccupatissima analisi di quanto sta accadendo nel Paese, di fronte alla pandemia e alle difficoltà di contenerla. Arriva alla conclusione che i tedeschi stanno perdendo la fiducia nel loro Stato. Non è una affermazione di poco conto per la storia e la società tedesca. Non si tratta di una generica insoddisfazione verso il sistema partitico o singole personalità politiche. La lotta alla pandemia è considerata un compito specifico dello Stato in quanto istituzione nella sua interezza, comprensiva della sue articolazioni amministrative e regionali.

CONTINUA A PAGINA 21

ALESSANDRO BARBERA
MARCO BRESOLIN
PAOLO RUSSO

Arrivano i vaccini e le Regioni vanno in tilt: pronti 6,5 milioni di fiale ma manca il personale sanitario. Balzo dei ricoverati in terapia intensiva e nuovo record di decessi: con 551 vittime si torna ai livelli di gennaio. Giallo su AstraZeneca: 30 milioni di dosi nascoste ad Anagni.

SERVIZI - PP. 2-7

LA STORIA

Cinque in Dad, la scuola in una stanza

VINCENZO AMMALIATO

Riuscire a gestire i figli in Dad in maniera più o meno serena fra spazi domestici inadeguati, connessioni internet lente e scarsità di tempo? Chiede-



re a Concetta Visconte, o Titi, la mamma napoletana che di mestiere fa la collaboratrice domestica, e che in tre stanze ha cinque figli in Dad. - P. 9

LA GENERAZIONE MINACCIATA

Birmania, la strage degli innocenti ultima atrocità dell'esercito golpista



La disperazione della madre di uno dei ragazzi uccisi durante le proteste contro il colpo di Stato in Birmania

EPA-STANGHER PERUKA - P. 15

IN QUESTO SCATTO L'UMANITÀ SCONFITTA

MATHIDA

La morte dei bambini dentro le mura della loro casa è assolutamente inaccettabile. La realtà è che non ci sono parole per esprimere quanto sia terribile un'azio-

ne del genere. Sono molte le persone del posto che pensano che si sia superato il limite, che quanto stava accadendo in Birmania fosse già troppo. - P. 15

IL REPORTAGE

Marta che lotta per la vita e una pioggia di coltellate che aspettano un perché

NICCOLÒ ZANCAN

Venti coltellate per rapinare una ragazza che faceva footing. E' andata così? Quella ragazza si chiama Marta Novello, ha 26 anni ed è ricoverata in rianimazione all'ospedale di Treviso: le sue condizioni sono «gravi ma stabili». È stata colpita nella zona toracica, al volto, alle gambe. Aveva in tasca il cellulare, le cuffie e le chiavi di casa. - P. 13

LA POLEMICA

LE STAR DELLA TV E I "RITARDATI"

GIANLUCA NICOLETTI

La condizione di disabile mentale non può più essere usata per sbeffeggiare, denigrare o insultare. È questione di civilizzazione, non di "politically correct". Marco Travaglio è un opinionista conosciuto e stimato e non può cadere, per la seconda volta, in questo errore. Avrei fatto qualunque cosa pur di non mettermi in mezzo a duelli tra direttori di quotidiani. - P. 21

IL PERSONAGGIO

L'ADDIO DI PRANDELLI E QUEL MALE OSCURO

GABRIELE ROMAGNOLI

Soltanto Cesare Prandelli conosce l'ombra che ha dentro». Eppure a molti può essere capitato di incontrarla. Si allunga sul viale del tramonto, insieme col sospetto che il fulcro della giornata sia scivolato via, che i volti intorno non siano più amici ma estranei, e che il mondo al quale si appartiene non ci appartenga più. È cambiato quello, siamo cambiati noi, forse tutti e due. - P. 27

MARUCCI - P. 27

BUONGIORNO

Ognuno ha la sua, io per esempio sono un patito di patrimonio mondiale dell'Unesco. Appena qualcuno chiede di essere dichiarato patrimonio dell'umanità, non resisto: mi fiondo. Ora faccio un tifo indiole per la candidatura del caffè napoletano, sebbene sia insidiato dalla temibile concorrenza delle sfoglina di Castellfranco e delle spiagge di Riccione, che pure mi stanno molto a cuore. Nei mesi scorsi ho tripudiato per la conquista del titolo da parte dei suonatori del corno da caccia, della tecnica di pesca alla Charfia dell'isola di Kerkennah e del taijiquan, caratteristica arte marziale delle regioni centrali della Cina. Sto mica scherzando, tutto vero. L'Unesco ha un sacco di inviti che girano il mondo per valutare le candidature. Uno adesso verrà a Napoli, alla mattina prenderà il caffè al Gamberino e stenderà

Una dose di Vibuzza

MATTIA FELTRI

un dettagliato report. Tutto ciò serve per elevare l'animo umano alla bellezza e dissuaderlo dalla guerra. Per dire, la danza in girotondo dei Garifuna è patrimonio Unesco, e sono certo che chiunque danzi in girotondo a tutto pessi fuorché a sganciare un'atomica. Lo stesso si dica per l'opera comica Kunqu, per il tipico fischio degli antichi pastori spagnoli, per i disegni su sabbia dell'arcipelago Vanuatu nel Sud del Pacifico, per la tessitura del tradizionale cappello di paglia toquilla, per il festival della ciliegia di Sefrou e altre centinaia di meraviglie del nostro pianeta. Il mio sogno, lo confesso, è di vedere incoronata AstraZeneca, però temo non rientri nei canoni etici ed estetici dell'Unesco, per cui intanto supplisco con la Vibuzza, popolare danza di guarigione malawiana.

PREOCCUPAZIONI COSTANTI? DALLA RICERCA SCIENTIFICA NASCE

LAILA
Nuovo farmaco con estratto Sillexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente l'opuscolo illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC). Per più informazioni rivolgersi al Farmacista. Anche sui canali social. Tel. 800 707070.



BORSA -0,61% 1€ = \$1,1883

BORSE ESTERE	
Dow Jones	32.393
Nasdaq	19.228
S&P 500	3.906
Francoforta	14.862
Zurigo	11.099
Londra	6.099
Parigi	6.942
VALUTE	
Euro-Dollaro	0,8620
Euro-Yen	126,28
Euro-Franch.	1,1066
FUTURE	
Euro-Btp	149,34
Euro-Bund	173,4
Euro-Mib	23,566

Azimut lancia security token per investire nell'economia reale tramite le pmi italiane

Inoltre entrerà nella società di private equity americana HighPost Capital, che ha tra i fondatori il fratello di Jeff Bezos **Sironi a pagina 16**

il quotidiano dei mercati finanziari

Ice, il piano per l'export dal digital alle fashion week

Dall'Asia alla Brexit, il presidente Ferro traccia gli scenari per la moda **Palazzi in MF Fashion**

Anno XXXI n. 058 Mercoledì 24 Marzo 2021

€2,00 *Classificatori*



Con MF Magazine for Fashion n. 108 a €5,20 (€120 + €1,30) - Con MF Magazine for Living n. 81 a €5,20 (€120 + €1,30) - Spedite in A.P. art. 1-117 - 4004/001 Milano - IAT 046 - Dir. 430/Pubbli F.23

CRISI SENZA FINE, DRAGHI CORRE AI RIPARI

Aiuti alle imprese tutto l'anno

Il **governo** prorogherà oltre giugno le moratorie sui prestiti. Boom di **morti** da Covid L'Abi convince Franco (Mef): allungate **garanzie e liquidità** fino all'uscita dal tunnel Intanto sui **vaccini** è guerra fredda. Dombrovskis: fermiamo le dosi dirette a **Londra**

I NUOVI LOCKDOWN IN EUROPA PESANO SULLE BORSE. E FANNO CADERE IL PETROLIO

 <p>ACQUISIZIONE IN VISTA? <i>Il fondo Carlyle apre il dossier degli album di figurine Panini</i></p>	<p>OPA, IL PROSPETTO <i>Per l'Agricole dal Creval sinergie per 86 milioni</i></p>	<p>SEGNALAZIONE DEL GARANTE <i>Antitrust: più poteri contro gli Over the Top E un nuovo regime delle concessioni</i></p> 
--	--	--

CFM BOARD

LA BACHECA ELETTRONICA DI COMPRAVENDITA DI PARTECIPAZIONI DELLE EMITTENTI DI **CROWDFUNDME**

WWW.CROWDFUNDME.IT

Il Piccolo

Trieste

COME RIGENERARE PORTO VECCHIO

LOREDANA CASALIS, ROBERTO DAMBROSI, WILLIAM STARC **UN' ALTRA CITTÀ

Abbiamo letto negli ultimi giorni molti interventi sulla riqualificazione del Porto vecchio, tutti ricchi di contenuti tecnici, di sogni, di proposte concrete, a dimostrazione di quanto il problema sia sentito dalla cittadinanza.

Il 4 Marzo scorso infatti è stato firmato da Comune di Trieste, Regione Friuli-Venezia Giulia e **Autorità Portuale** un Accordo di Programma per la rigenerazione urbana e la riqualificazione urbanistica delle aree del Porto Vecchio, che affianca la cosiddetta Variante per il Porto Nuovo, il progetto di rilancio commerciale, già operativo, che va a ricollocare Trieste in una compagine geopolitica internazionale, ponte dei commerci tra Oriente, Mediterraneo, Balcani e Nord Europa. Un' apertura che si fonda sulle basi storico-culturali della città, ma che per essere fonte di vero benessere sociale e contrastare il preoccupante, costante calo demografico di Trieste deve saper mettere a sistema tutte le risorse possibili per creare nuove allettanti occasioni di lavoro in campi quali infrastrutture, mobilità, sostenibilità energetica, tecnologia, ecologia, digitalizzazione, urbanistica. In questa sfida, la riqualificazione dell' area del Porto Vecchio gioca un ruolo primario, data la sua collocazione strategica per Trieste.

L' Accordo di Programma, elaborato a partire dalla Delibera di Indirizzo del 2019 che prevedeva per il Porto vecchio funzioni produttive con ricadute occupazionali permanenti nel tessuto economico della città, invece di un sapiente progetto di sviluppo sembra essere una scatola cinese, un contenitore di altri documenti, come lo statuto del Consorzio di Gestione Ursus o la Variante Urbanistica. Nonostante il Sindaco Roberto Dipiazza continui a tacciare chi si permette di alzare critiche come incompetente e "ignorante", Un' altra città, rete civica che stimola il dibattito politico sul futuro di Trieste, ha esaminato tutta la documentazione disponibile giudicandola un insieme di interventi senza collegamento, con una mancanza strutturale di disegno strategico. Un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile appena delineato, un "percorso" per il futuro assetto del Porto vecchio privo di coerenza e manipolabile dagli interessi dei possibili investitori. Porto vecchio inteso ancora una volta come un grosso progetto immobiliare e non come un grande piano complessivo di rigenerazione urbana. Un contenitore privo di contenuto. Rigenerare significa avere chiara la finalità e la qualità del progetto che si vuole realizzare. Il che chiama competenze, esperienza, e voglia di sperimentare qualcosa di nuovo, in discontinuità col passato. Sperimentazione facilitata da contratti di vendita che valutino propriamente l' indotto e un masterplan flessibile ma vincolato ad una filosofia di sviluppo unitaria.

Riteniamo che Porto vecchio sia un' occasione per creare un progetto di grande laboratorio urbanistico, di mobilità sostenibile, di riconnessione con le periferie e l' area vasta cui Trieste appartiene. Un laboratorio di integrazione di spazi di natura e finalità diversa, con edifici misti pubblico-privati inframmezzati da verde urbano, musei, teatri, edifici per sperimentazioni culturali anche ad uso temporaneo. Un luogo dove favorire lo sviluppo di nuove economie, nuove idee attraverso un dialogo tra scienza e cultura, aprendo su questo a cooperazioni a livello mitteleuropeo, balcanico e oltre. Uno sviluppo del Porto vecchio che si intrecci saldamente con l' ecosistema della ricerca, offrendo spazi che favoriscano la messa a sistema delle competenze scientifico-tecnologiche già presenti (e costruire per esempio una cittadella tecnologica della sostenibilità) delle eccellenze produttive, in primis quelle legate al mare, e culturali, per attrarre nuovi investitori e creare nuove opportunità occupazionali. Ma anche uno sviluppo del Porto vecchio





Il Piccolo

Trieste

di domani e per favorire la diffusione di un pensiero critico, che sia faro per cittadine e cittadini nell' interpretazione della complessità della società in cui viviamo. I cambiamenti climatici in atto e le nuove emergenze sanitarie non lasciano spazio a ritardi e ad errori.

*UN' ALTRA CITTÀ.

Il Piccolo

Trieste

Il sistema porto in Fvg su Nord Adriatico

Il porto si sta consolidando come hub mediterraneo dell'Europa del Nord e del Centro Europa ma ora volge lo sguardo anche a Ovest. Parte da Ferneti e si snoda attraverso l'Interporto di Cervignano, l'Autoporto di Pordenone e in futuro la Sdag di Gorizia la nuova sfida che, con la regia dell'**Autorità portuale**, mira a creare un nuovo contesto integrato logistico-industriale con al centro lo scalo giuliano ma che abbraccia tutto il Fvg. Una sorta di porto-regione. È l'argomento che spicca sulla copertina di Nord Adriatico Magazine, il periodico trimestrale che con il numero in edicola festeggia i suoi due anni di vita. Tra gli altri servizi, la storia del Faro della Vittoria e quella del Mercato del pesce cittadino.



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

Signore dirigente ad hoc del porto In chiusura il nodo-concessioni

L'ex direttore Aspm guida operativa. Si punta alla trattativa bonaria con F2i. Lavoratori art. 17 a Trieste

LAURA BORSANI

C'è molta carne al fuoco per Portorosega, ieri al centro di un confronto tra il presidente dell' Authority di **sistema**, Zeno D' Agostino, il sindaco Anna Maria Cisint e i rappresentanti sindacali, Sasa Culev, segretario della Filt Cgil di Gorizia, Marco Rebez, coordinatore porti Friuli Venezia Giulia Uil Trasporti, e Giulio Germani, coordinatore regionale Fit-Cisl Porti. E ora è ufficiale: Sergio Signore è il dirigente dedicato al porto cittadino. C'è poi una data significativa: l' 8 aprile il sottosegretario Vannia Gava incontrerà i soggetti istituzionali per risolvere il nodo-escavo. Sulle concessioni si profila invece il superamento del contenzioso scaturito con la MarterNeri, confluita nella F2i. Ieri è stato presentato il primo Piano organico del Porto. Intanto i lavoratori temporanei ex articolo 17 saranno reimpiegati nel porto di Trieste riducendo il differenziale tra domanda e offerta su Monfalcone. A Portorosega saranno poi insediati due Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza.

Dirigente dello Scalo. Il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino, ha dato l' annuncio ufficiale: Sergio Signore, ex direttore dell' Azienda speciale porto, ora dirigente all' **Autorità** di **sistema**, sarà alla guida di un gruppo di 12-14 componenti, dedicato a Portorosega. «Oggi presentiamo Signore in qualità di dirigente del porto monfalconese. Sarà un riferimento in ordine alle questioni operative, possiede le caratteristiche formali e la dignità professionale in materia portuale da tutti riconosciute», ha affermato. Una scelta, dunque, funzionale al monitoraggio e alla gestione specifica delle esigenze e problematiche riguardanti la realtà cittadina.

LE CONCESSIONI.

Il nodo va sciolto al più presto per riconsegnare al porto piena operatività, nell' assegnazione delle aree portuali alle 4 imprese presenti nello scalo.

«Chiuso il contenzioso nel 2020 relativo al ricorso di MarterNeri, lo scorso 13 gennaio il Tar aveva prospettato una possibile ricomposizione delle parti, potendo concludere la vicenda in via bonaria. È ciò che intendiamo fare entro fine mese con F2i (ha assorbito MarterNeri, ndr), per poter concludere gli affidamenti delle concessioni pluriennali».

PIANO ORGANICO DEL PORTO.

Per Monfalcone il documento è innovativo. Come già da qualche anno a Trieste, Portorosega avrà il suo Piano organico del Porto, secondo normativa. Il sindaco Cisint ieri mattina aveva tra le mani la bozza definitiva. «È un piano strategico di regolamentazione dei porti», ha spiegato D' Agostino. Uno strumento il cui scopo è l' analisi dei fabbisogni lavorativi nello scalo. Pone quindi attenzione sul tema del lavoro, contenendo una ricognizione completa circa il numero e i ruoli degli operatori, riferimento anche per la formazione e riqualificazione del personale. «Si tratta di un documento nuovo per Monfalcone, permettendo di definire le qualifiche dei lavoratori e individuare le esigenze e finanziare i percorsi di formazione e riqualificazione», ha puntualizzato il presidente. **LAVORATORI ARTICOLO 17.**

C'è posto anche per i cosiddetti "articolo 17", rientranti nel lavoro temporaneo. Ora potranno operare a Trieste, laddove non richiesti a Monfalcone. D' Agostino ha fatto riferimento alle tutele parlando di «giusta transizione



sociale», ma anche al mantenimento del congruo equilibrio sull' utilizzo di questa forza lavoro. Il lavoro temporaneo a Monfalcone non si è sviluppato, determinando mancati avviamenti, a fronte di indennizzi da parte dello Stato. «Già da qualche giorno - ha spiegato D' Agostino - i lavoratori articolo 17 vengono chiamati a Trieste dove il lavoro contrattuale sta andando bene -. Qui ci sono persone



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

che vogliono essere impiegate ed il lavoro non manca». È la messa in **sistema**, secondo la logica propria dell' Authority.

ESCAVO DEL CANALE.

Un mantra l' escavo, per il quale ieri è sortito l' annuncio della convocazione a Roma. Il prossimo 8 aprile, infatti, i soggetti interessati (ministeri Infrastrutture Trasporti e Ambiente, le corrispondenti direzioni regionali, Comune e Authority) affronteranno l' annosa questione davanti al sottosegretario Gava. L' obiettivo è quello di definire un cronoprogramma, quasi una sorta di protocollo operativo, per andare verso l' avvio delle opere.

AREE IN ACQUISIZIONE.

Il presidente dell' **Autorità** di **sistema** ha fornito l' aggiornamento in fatto di acquisizione delle aree. È in chiusura l' acquisto delle aree del Consorzio sviluppo economico della Venezia Giulia (Coseveg) a fronte di 4 milioni di euro, che si aggiungono ai 15 milioni che hanno permesso lo scorso dicembre di assumere la proprietà delle aree dell' Azienda speciale porto. Un valore complessivo dunque attorno ai 19 milioni. Va da sè l' obiettivo strategico dell' Authority: acquisire le superfici in ordine alla struttura ferroviaria. D' Agostino ha osservato: «A Monfalcone è fondamentale puntare sulla ferrovia, elemento significativo nel territorio e da dover sfruttare».

INVESTIMENTI E RECOVERY PLAN.

I progetti di investimento dell' **Autorità** di **sistema** sono quantificati sull' ordine dei 10 milioni di euro, contenuti nel piano triennale delle opere. A Monfalcone mano alle manutenzioni ordinarie e straordinarie, asfaltature, illuminazione, piazzali. Grazie al Recovery Plan, come già anticipato, sono già a disposizione 6 milioni di euro per l' elettrificazione della banchina.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

L' 8 aprile la convocazione del sottosegretario gava

Cisint: «Si avanza sull' escavo» Sindacati: «Risposte adeguate»

Dai rappresentanti sindacali Sasa Culev, Marco Rebez e Giulio Germani, è giunta una posizione univoca, di soddisfazione. «Abbiamo ricevuto risposte che ci attendevamo - ha detto Rebez -. Con l' Authority abbiamo lavorato bene e vogliamo ringraziare il sindaco Cisint». Al primo posto dunque il lavoro con il Piano organico del Porto. «Abbiamo ora due Piani, con quello di cui si doterà lo scalo di Monfalcone. I lavoratori chiedevano celerità.

Abbiamo poi ottenuto l' insediamento di 2 RIs che seguiranno direttamente il sito cittadino». Il sindaco Cisint ha spiegato di aver voluto l' incontro dopo l' uscita del segretario generale Mario Sommariva. Su tutto l' escavo: «Ringrazio il sottosegretario Gava che l' 8 aprile convocherà tutti i soggetti interessati per trovare una soluzione definitiva», ha sottolineato.

Aggiungendo: «Bisogna ripartire e assegnare al nostro Porto un ruolo centrale nel **sistema** dell' Authority. Importante è l' istituzione del gruppo guidato da un dirigente operativo, altro punto che ho sostenuto con forza». E ancora l' impegno del presidente D' Agostino, in relazione alle concessioni, «essenziali per lo sviluppo dello scalo e dei traffici». Il sindaco ha definito «fondamentale» la garanzia in ordine alla sicurezza. Ha citato alcuni interventi e cifre messe a disposizione dall' Authority. Da aprile partiranno i primi lavori di asfaltatura, per 200 mila euro, utili ad eliminare le problematiche maggiori; a maggio inizieranno le opere di illuminazione del porto, sono 110 mila euro. Cisint ha quindi fatto riferimento allo stanziamento di 1,3 milioni di lavori più ampi di asfaltatura, comprensivi del piazzale e della banchina, oltre ad uno stanziamento per potenziare la recinzione dell' area portuale e le tecnologie.

Nel budget dell' **Autorità** di **sistema** rientrano inoltre 7, 8 milioni ai fini del potenziamento dell' infrastruttura ferroviaria, ulteriore elemento funzionale allo sviluppo di Portorošega.

«Il presidente - ha osservato il sindaco - si occuperà anche del miglioramento del servizio ferroviario». Il nuovo Piano organico del Porto «è prioritario e tutelante, un documento che ritengo debba essere applicato anche da Fincantieri». Cisint guarda anche ai 6 milioni già stanziati nell' ambito del Recovery Plan, per l' elettrificazione della banchina.



Il Secolo XIX

Trieste

Trieste, al via il terminal Hhla Uirnet incassa nuove adesioni

ALBERTO GHIARA

Genova È arrivata a Trieste pochi giorni fa la "Ulusoy 14", la nave ro-ro che ha inaugurato il terminal della nuova piattaforma logistica Hhla Plt Italy. La quota di maggioranza del terminal è stata acquisita al principio del 2021 dal gruppo terminalistico tedesco Hhla di Amburgo.

La nave, che appartiene alla compagnia turca Ulusoy Sealines, è stata accolta dal nuovo amministratore delegato del terminal, Antonio Barbara. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çesme, gestito dall' armatore Ulusoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (Tim)pcs nazionale, uirnet non si ferma Uirnet, la società guidata da Rodolfo De Dominicis a cui è affidato il compito di realizzare la piattaforma logistica nazionale, ossia il port community system di porti e interporti italiani, prosegue la propria attività. Nonostante le difficoltà incontrate negli anni scorsi con il concessionario tecnico, con cui è stato trovato un accordo ancora per quest' anno, e nonostante le critiche ricevute da più parti, da Confetra a alcune

Autorità di **sistema**, sarebbe prossimo l' ingresso di un nuovo porto nel **sistema**, mentre altri quattro sarebbero intenzionati a aderire. Finora il Pcs nazionale, modellato sull' E-port di

Genova, è operativo soltanto a Savona, dove la sperimentazione si è conclusa lo scorso febbraio. Cus Spezia, 4500 visite in sei mesi Centro unico servizi (Cus), inaugurato dall' Agenzia delle dogane nel retroporto di Santo Stefano Magra al servizio del porto della Spezia, ha compiuto sei mesi di attività. In questo periodo sono stati raggiunti risultati importanti, come sottolinea la stessa Agenzia: sono state effettuate 4.500 visite e 1.600 controlli scanner, questi ultimi compiuti con una moderna apparecchiatura Hcvg 6033. In questa struttura, la prima del suo genere aperta in Italia, Dogana, Guardia di finanza, veterinari e medici del ministero della Salute, fitopatologo e funzionari Ice possono svolgere contestualmente le attività di verifica della merce.

Livorno, nuove analisi sulla darsena percorso per la realizzazione della Darsena Europa a Livorno subirà un ritardo di almeno 49 giorni a causa dell' affare delle cozze al benzopirene. È questo il tempo necessario a completare le nuove analisi richieste dall' **Autorità** di **sistema portuale** a due diversi laboratori. Secondo l' assessore regionale toscano alle Infrastrutture, Stefano Baccelli, i valori anomali che hanno bloccato la conferenza dei servizi potrebbero essere dovuti a un errore di laboratorio. Il nuovo presidente dell' Adsp del Tirreno settentrionale, Lorenzo Guerrieri, ha assicurato che il progetto della Darsena non è a rischio. --



Bollettino Avvisatore Marittimo

Trieste

Trieste, primo scalo al terminal HHLA

Trieste. Sabato 20 marzo la nave da carico ro-ro Ulusoy 14 è attraccata presso l'Hamburger Hafen und Logistik PLT Italy, nel porto di Trieste. Si tratta del primo scalo commerciale nel nuovo terminal multimodale affidato in gestione al gruppo tedesco all'inizio dell'anno. I rappresentanti della compagnia di navigazione, l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, il personale del terminal e il nuovo amministratore delegato di HHLA PLT Italy, Antonio Barbara, hanno accolto la nave al suo arrivo. Ulusoy 14 è un traghetto ro-ro della Ulusoy Sealines con sede in Turchia. La compagnia di navigazione in Italia è rappresentata dall'agente generale Samer & Co. Shipping. La nave effettua un servizio regolare tra Cesme, a ovest di Izmir, in Turchia, e il porto adriatico di Trieste. In futuro, Ulusoy Sealines farà scalo alla HHLA PLT Italy ogni sabato per scaricare e caricare camion, rimorchi e casse mobili. Ha una lunghezza di 208 metri e una capacità di 4,100 metri lineari. Per la movimentazione dei rotabili è stata appositamente realizzata una nuova rampa con una larghezza di 35 metri.

Philip Sweens, amministratore delegato di HHLA International, ha detto che «insieme ai nostri partner italiani e a un team fortemente motivato, HHLA ha lavorato intensamente negli ultimi mesi per assicurare il successo dell'avvio delle operazioni di HHLA PLT Italy. Vorrei anche esprimere la mia gratitudine all'Autorità portuale di Trieste e a tutte le autorità coinvolte per il loro supporto e contributo nel rendere possibile questo primo scalo». Anche Mesut Cesur, amministratore delegato Ulusoy Sealines Management, ringrazia tutti i soggetti coinvolti e si è detto «orgoglioso ed onorato di essere i primi armatori ad usufruire del terminal PLT sotto la gestione di HHLA, da noi considerato come un operatore portuale e terminalista di fama mondiale altamente qualificato e al quale auguriamo un grande successo, sia nell'ambito della nostra collaborazione sia per quanto riguarda la gestione della loro nuova impresa italiana col terminal PLT. Antonio Barbara ha assunto la direzione del nuovo terminal HHLA PLT Italy di Trieste all'inizio di marzo. 46enne con cittadinanza italo-turca, vanta oltre vent'anni di esperienza in posizioni di leadership nell'industria portuale. Ha lavorato in precedenza come amministratore delegato e in posizioni dirigenziali per aziende nel settore dei terminal portuali a Genova, Salerno e a Gemlik (Turchia).



L'Avvisatore Marittimo

Trieste

TERMINAL HHLA TRIESTE ARRIVATA LA PRIMA NAVE

TRIESTE. È arrivata sabato scorso la nave da carico ro-ro Ulusoy 14, primo attracco commerciale al terminal Hhla Plt di Trieste. Hamburger Hafen und Logistik (Hhla) detiene la quota di maggioranza della banchina da inizio anno. La Ulusoy 14 è un traghetto della compagnia di navigazione Ulusoy Sealines, con sede in Turchia. (L'approfondimento a pagina 3)



Pcs nazionale, Uirnet non si ferma

A Trieste la prima nave della piattaforma Hhla, le cozze non bloccano Livorno

ALBERTO GHIARA GENOVA. Uirnet, la società guidata da Rodolfo De Dominicis a cui è affidato il compito di realizzare la piattaforma logistica nazionale, ossia il port community system di porti e interporti italiani, prosegue la propria attività. Nonostante le difficoltà incontrate negli anni scorsi con il concessionario tecnico, con cui è stato trovato un accordo ancora per quest'anno, e nonostante le critiche ricevute da più parti, da Confetra a alcune Autorità di sistema, sarebbe prossimo l'ingresso di un nuovo porto nel sistema, mentre altri quattro sarebbero intenzionati a aderire.

Finora il Pcs nazionale, modellato sull'E-port di Genova, è operativo soltanto a Savona, dove la sperimentazione si è conclusa lo scorso febbraio. Operativo il terminal Hhla È arrivata a Trieste il 20 marzo la Ulusoy 14, la nave ro-ro che ha inaugurato il terminal della nuova piattaforma logistica Hhla Plt Italy. La quota di maggioranza del terminal è stata acquisita al principio del 2021 dal gruppo terminalistico tedesco Hhla di Amburgo. La nave, che appartiene alla compagnia turca Ulusoy Sealines, è stata accolta dal nuovo amministratore delegato del terminal, Antonio Barbara. Il servizio collega tutti i sabati Trieste con il porto turco di Cesme, vicino a Smirne.

Cus Spezia, primi sei mesi Il Centro unico servizi (Cus), inaugurato dall'Agenzia delle dogane nel retroporto di Santo Stefano Magra al servizio del porto della Spezia, ha compiuto sei mesi di attività. In questo periodo sono stati raggiunti risultati importanti, come sottolinea la stessa Agenzia: sono state effettuate 4.500 visite e 1.600 controlli scanner, questi ultimi compiuti con una moderna apparecchiatura Hcvg 6033. In questa struttura, la prima del suo genere aperta in Italia, Dogana, Guardia di finanza, veterinari e medici del ministero della Salute, fitopatologo e funzionari Ice possono svolgere contestualmente le attività di verifica della merce. Livorno, nuove analisi Il percorso per la realizzazione della Darsena Europa a Livorno subirà un ritardo di almeno 49 giorni a causa dell'affaire delle cozze al benzopirene. È questo il tempo necessario a completare le nuove analisi richieste dall'Autorità di sistema portuale a due diversi laboratori. Secondo l'assessore regionale toscano alle Infrastrutture, Stefano Baccelli, i valori anomali che hanno bloccato la conferenza dei servizi potrebbero essere dovuti a un errore di laboratorio. Il nuovo presidente dell'Asp del Tirreno settentrionale, Lorenzo Guerrieri, ha assicurato che il progetto della Darsena non è a rischio e che potrebbe essere presa in considerazione l'ipotesi di una perimetrazione Sin parziale per superare le obiezioni del ministero della Transizione ecologica. Movimenti a Venezia Si muovono alcune pedine nel prezioso, ma turbolento settore delle banchine passeggeri nel porto di Venezia. Da un lato, la Regione Veneto ha ceduto l'uno per cento della sua partecipazione in Avps, passando dal 51 al 50 per cento. A acquisirlo è stato l'altro socio, Venezia Investimenti, di cui fanno parte Msc, Costa Crociere, Royal Caribbean e Global Limean, che è passata dal 48 al 49 per cento. Avps è la società che a sua volta controlla al 53 per cento Venezia terminal passeggeri, ossia la stazione marittima di Venezia, la cui concessione scade nel 2024. Il 22,18 per cento è di Finpax, altra società che raggruppa operatori portuali, alla cui guida è dallo scorso anno come presidente Luigi Merlo. Dall'altro lato l'Autorità di sistema portuale procede con il progetto di un nuovo terminal crociere provvisorio a Marghera, da realizzare entro il 2022. È stata bandita la gara per l'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria e architettura per la progettazione e la fattibilità del terminal.





La prima nave alla Piattaforma Logistica di Trieste

TRIESTE È arrivata la prima nave Ro-Ro alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY). Si tratta della Ulusoy-14, che ha trasportato un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore turco Ulusoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (TIMT) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. D'ora in avanti Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà anche presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale prevista ogni sabato. È una grande soddisfazione l'arrivo della Ulusoy-14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale HHLA è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Questo risultato sottolinea infine D'Agostino è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie Istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare. Sul fronte della pianificazione futura del traffico nell'area e a supporto dell'iter amministrativo per rendere operativo il terminal, hanno contribuito Prefettura, Polizia stradale e Polizia di Frontiera Marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Locale, Anas e la Direzione UVAC PIF del Ministero della Salute. Sul fronte specifico della creazione di un'area attrezzata ad ospitare in futuro varie tipologie di merci pericolose hanno collaborato Autorità Marittima, Asugi, Vigili del Fuoco e Chimici del porto.



Trieste, così la porta a mare dell'Europa

TRIESTE Ci siamo infilati, è il caso di dirlo, tra una riunione e l'altra, tra una telefonata internazionale e una delegazione. Perché se c'è qualcuno che sul piano della gestione del proprio sistema portuale ha una dimensione e una visione internazionale è proprio lui, Zeno D'Agostino. In tempi di pianificazione logistica nel quadro della visione dell'UE, una cosa è chiara: la porta marittima dell'Europa nel Mediterraneo Centrale è Trieste. Ed è una porta dove si parla poco e si lavora molto. Presidente D'Agostino, tutti i porti stanno correndo per proporsi nel Recovery Plan del Governo, in molti casi con un gran battage. E Trieste? Noi l'abbiamo fatto, con un articolato documento frutto di un comitato di esperti, già alla fine di settembre. Lo abbiamo chiamato Adria Gateway, guarda a tutto il sistema e comporta un investimento intorno ai 200 milioni. Lo si trova anche nel nostro sito. Per il resto le nostre proposte possono essere riassunte in poche parole: vogliamo un sistema che risponda alle esigenze dei traffici con il minimo possibile di intoppi. E vogliamo anche che il porto e suggeriamo che il concetto valga per tutti i porti nazionali non sia più un divoratore di energia, ma anzi diventi un hub produttore. Sulla base di questo criterio stiamo già lavorando, sapendo bene che altri scali del Nord Europa sono già più avanti. Produrre energia per i propri bisogni sembra utopico Tutt'altro, perché è un'esigenza primaria non solo per lo scalo ma anche per la città. Già quando attraccavano, e torneranno ad attraccare, due navi da crociera insieme, l'assorbimento di energia elettrica per le loro necessità metteva in crisi la fornitura urbana pesando per il 33% del totale. Dobbiamo guardare oltre, fare sì che anche le navi che entrano in porto ci forniscano energia, non la richiedano. Ovvio che per cambiare questi schemi occorre una pianificazione nazionale e non una singola iniziativa di un singolo porti. Ma dovremo arrivarci: ovviamente con una politica in questo senso in campo nazionale, che consideri anche il costo dell'energia, la trasformazione green delle fonti energetiche, il premio a chi opera fattivamente nelle direzioni pianificate da UE e dai paesi extra UE più progrediti. Qualcosa è stato già fatto: il costo dell'energia per i porti è stato ridotto. Bisogna continuare su questa strada. In effetti le nuove generazioni di navi vanno in questa direzione, visto che le Eco di Grimaldi arrivano in porto con una riserva di elettricità stivata in batterie agli ioni di litio e sufficiente per tutti gli usi di bordo all'ormeggio. Sono il risultato di aver visto giusto in campo logistico, come a terra si è visto giusto nella modalità multipla, favorendo come facciamo noi l'alta capacità ferroviaria. I nostri treni ormai sono i principali vettori per tutta l'Europa Nord-Orientale arrivando fino a Kiel ed oltre. E grazie alla previdenza dei progettisti delle gallerie sui nostri valichi, non ci sono i limiti di sagoma come invece succede per i porti del Tirreno. Ne abbiamo parlato a lungo con RFI anche nel master che tenemmo a Livorno proprio sulle problematiche delle gallerie tra Livorno, Firenze e Bologna. Problematiche non certo a soluzione immediata, che riconfermano Trieste come porta prioritaria da tutto l'Est Mediterraneo: che tra l'altro non si ferma con la pandemia. L'aver creato un rapporto di lavoro intenso per i traffici della Turchia ha dato e continua a dare buoni risultati. Tanto che il terminal turco in porto è ormai saturo e proprio in giorni scorsi abbiamo ospitato una loro nuova ro/ro sulla piattaforma logistica, con una cadenza di arrivi molto stretta. Ci abbiamo lavorato molto, con molti tavoli e molti incontri. Ma c'è il risultato. Presidente, ha toccato un tasto per noi livornesi dolente, e non solo per noi: i tavoli, il colloquio, gli accordi. Non andate avanti o meglio, indietro a colpi di TAR La conflittualità sui porti fa parte della realtà, specie quando gli spazi sono pochi. Anche noi abbiamo un problema su Monfalcone, ma sono sicuro che con il dialogo tra le parti arriveremo a risolverlo. Ecco: il dialogo, gli incontri, la riaffermazione che è interesse



La Gazzetta Marittima

Trieste

comune far lavorare il porto e chi ci investe, sono la chiave di tutto. Quando si apre un contenzioso bisogna affrontarlo con spirito di collaborazione, accettando anche qualche inevitabile compromesso. Irrigidirsi è sempre negativo, non porta risultati. Lo ripeto: quasi sempre è molto faticoso, ma il colloquio, la collaborazione, il dialogo costruttivo tra le parti sono il modo migliore per affrontare i contenziosi. Perché far funzionare il sistema è nell'interesse di tutti e anche del Paese. Antonio Fulvi

No Nav, altre multe: opere d' arte all' asta

Sanzioni per l' assalto. Continua l' appello a cui ha risposto anche Emma Thompson

VENEZIA Altre quattro multe - da 2080 euro ciascuna - notificate dalla Capitaneria di **Porto** ai membri del Comitato No Grandi Navi. Si aggiungono alle sette (14mila euro complessivi a cui sommarne 6mila di spese legali) per le quali il comitato aveva dato vita qualche settimana fa a una campagna di crowdfunding: allora l' azione contestata riguardava il lancio di fumogeni tra le onde all' avvicinarsi di una nave durante una manifestazione nel 2017. «Le nuove sanzioni fanno riferimento a un' azione di qualche giorno prima rispetto alla manifestazione, quando con un gruppo di attivisti avevamo appeso uno striscione sulla fiancata di una nave al Tronchetto - spiega Tommaso Cacciari, leader dei No Nav - Chi lo ha appeso indossava maschere di animali e non è stato sanzionato, mentre la multa è toccata a me e altri sui barchini a far foto e filmati». Si alza quindi la cifra da raggiungere attraverso la campagna di crowdfunding, che tocca i 28mila euro. «Abbiamo superato la quota di 19mila euro, è un grandissimo traguardo - continua Cacciari - eravamo sicuri di trovare solidarietà ma non ci immaginavamo una simile risposta. Tranne i 1000 euro di Emma Thompson e qualche contributo da 500 euro, la maggioranza sono da 10, 20, 30 euro, tantissimi studenti con donazioni da 5 euro. I versamenti più piccoli sono quelli che ci hanno scaldato il cuore, da parte di chi è in difficoltà». Alla raccolta fondi si aggiunge poi un' asta benefica (che si terrà online il 2 aprile) cui parteciperanno quattro artisti di New York oltre a tanti artigiani e artisti locali con tavoli, scacchiere, stampe, fotografie.

«Speriamo che la Capitaneria di **porto** non abbia altre sorprese - aggiunge Cacciari - i nostri avvocati sono molto fiduciosi sulla questione dei ricorsi, ci sono basi solide. Innanzitutto per l' incidente che ci viene contestato contro una barca della polizia: se così fosse, ci sarebbe la denuncia penale non una multa. Poi la Capitaneria ha emesso un' ordinanza ad hoc tre giorni prima della manifestazione, senza notificarcela». In caso di ricorso, i soldi raccolti verranno messi in un fondo per le spese legali del comitato. (c. ga.

)



Shipping Italy

Venezia

Donazioni per i No grandi navi: al futuro di Venezia invece chi ci pensa?

Contributo a cura di Marco Gorin * * presidente Ormeggiatori Venezia Venezia non muore perché passa una nave per il bacino di San Marco, Venezia muore perché quella nave qualcuno non la vuol più far passare, neanche con le dovute misure e tutte le precauzioni del caso. Purtroppo non è stato solo il Covid a farle allontanare, il porto crocieristico è fermo dall'acqua alta del novembre 2019, ma è bloccato in verità da anni di assenza di scelte, di disinformazione e di fake news dilagate in tutto il mondo. Le decisioni che da tempo aspettiamo sul futuro del nostro porto speriamo invece si basino su informazioni corrette. Quello stesso porto che oggi, giorno dopo giorno mostra un lato di sé sempre più pesante, desolante e umiliante, quello di un'eccellenza mondiale che sta per morire. Le soluzioni per risolvere questo annoso groviglio di problemi ci sono, è necessario e urgente dare un futuro a migliaia di lavoratori, garantendo dignità a loro e a alle loro famiglie che oggi sono in forte sofferenza. Ed è in questo contesto che leggere che Vip del mondo dello spettacolo partecipano alla colletta per contribuire a pagare una multa dovuta a fronte di azioni vandaliche fa davvero male. Quelle azioni, non solo hanno messo a rischio l'incolumità di passeggeri, marinai, operatori e cittadini ma hanno contribuito a deteriorare l'immagine della nostra città, del suo porto e del suo futuro. Non so se ci hanno pensato quei Vip prima di associare la loro immagine a questa battaglia, che non ha nulla di green o di sostenibile ma che è davvero insopportabile per le famiglie e le persone che da sempre credono in un futuro portuale della città. Un futuro che può e deve essere compatibile con la crescita della città e dei suoi abitanti, già perché anche noi portuali siamo abitanti di questa città. E chi decide di prendere la cittadinanza a Venezia dovrebbe quanto meno approfondire tutti gli aspetti del territorio in cui risiede prima di portare bandiere ideologiche! Quest'ultimo episodio non fa che aggiungere tristezza e sconforto a quelle migliaia di lavoratori che nutrono ancora una flebile speranza di ripresa della propria attività per ricominciare a vivere con dignità e a testa alta.



Porto di Venezia taglia i canoni

VENEZIA Sotto commissario, cioè in regime che doveva essere transitorio e invece perdura: ma non per questo sul porto di Venezia ci si ferma. Si è tenuta, nei giorni scorsi, la prima seduta del 2021 del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale composto dal commissario straordinario dell'Autorità Cinzia Zincone, dal direttore marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, dal comandante del porto di Chioggia Michele Messina, da Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e da Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Il Comitato ha espresso parere favorevole rispetto ai seguenti punti all'ordine del giorno: delibera dello schema di convenzione per lo svolgimento del servizio di cassa da affidare ad un istituto di credito; delibera del presidente relativa all'erogazione del contributo nella forma di riduzione dei canoni demaniali per l'anno 2020 alle imprese portuali ai sensi degli ARTT. 16, 17, 18 l. 84/94 e art. 36 e 68 COD. NAV. In particolare il Comitato ha espresso parere favorevole rispetto alla provvedimento del commissario Straordinario con cui si intende riconoscere la riduzione dei canoni demaniali del 2020 agli operatori portuali che abbiano registrato una diminuzione del fatturato rispetto al 2019 superiore al 20% a causa della pandemia (nel periodo dal 1 febbraio al 30 giugno e dal 1 luglio al 30 novembre 2020) e nella percentuale eccedente rispetto a detto parametro di riferimento. Una decisione che, come specificato in una relazione tecnica sottoposta al Comitato, non inciderà sulle disponibilità previste per le attività degli escavi in corso e programmati. Rispetto a questo punto, il Comitato ha unanimemente concordato con il commissario Straordinario sulla necessità di chiedere ai Ministeri competenti un forte cambio di passo rispetto alla redazione definitiva del nuovo protocollo fanghi, all'aggiornamento del Piano morfologico e ai rallentamenti burocratici che ostacolano le progettualità legate alla protezione e conservazione ambientale al fine di continuare a garantire un futuro alla portualità veneta e all'autentica salvaguardia ambientale della laguna. Parere sulla concessione demaniale e autorizzazione all'attività d'impresa portuale conto proprio (ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge 84/94) alla società Veneta Cementi S.r.l. affinché possa accogliere, presso la banchina Itcoke in Canale Nord, navi auto scaricanti cemento sfuso con relativo invio presso lo stabilimento sito in area di proprietà, con sistema di sbarco pneumatico attraverso tubazione in acciaio (posata per un tratto con sistema fisso e per un tratto con sistema amovibile) collegata al silos di stoccaggio. Ciò nelle more dell'infrastrutturazione della banchina e dell'accosto prospiciente l'imbocco del Canale Industriale Brentella. Detta concessione e autorizzazione è rilasciata in via transitoria e per il periodo fino al 31/12/2021. Ringrazio i membri del Comitato di Gestione per l'attento apporto professionale che hanno dato ai lavori dichiara Cinzia Zincone C'è stata grande convergenza sulla necessità di dare un segnale tangibile di supporto agli operatori portuali colpiti dalla crisi riconoscendo loro una riduzione dei canoni concessori. Ho rilevato altrettanta sintonia e comunanza di intenti sulla necessità di segnare un cambio di paradigma anche portando le istanze del territorio rappresentato nel comitato al Ministero della Transizione Ecologica e al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili a tutela delle attività che stiamo svolgendo e che continueremo a svolgere, della portualità veneziana, della salvaguardia della laguna e della città di Venezia la cui sopravvivenza è strettamente legata al suo porto.



Il progetto

Hangar su cantieri e riparazioni navali l' idea di Cingolani

di Fabrizio Cerignale Coprire con una sorta di grande "hangar" le aree di costruzione e riparazione navale del Porto di Genova per azzerare sia l' inquinamento acustico che le emissioni, provocate da lavorazione e verniciatura delle lamiere, nei quartieri di Sestri Ponente, dove si integrerà con il ribaltamento a mare, e a Carignano, dove la presenza dell' ente bacini aveva portato alla nascita di comitati a difesa dell' ambiente. Un progetto, emerso a margine della presentazione della Genova Shipping Week in programma dal 4 al 10 ottobre, che si andrà a integrare con le attività di elettrificazione delle banchine e che potrebbe essere completato entro il 2026, che è la "deadline" per poter usufruire dei fondi del recovery plan. Il piano al quale lavora **Autorità di sistema Portuale** assieme a Comune e Regione, ha infatti un costo di diverse decine di milioni ma potrebbe trovare un appoggio concreto dal Ministero per la Transizione Ecologica. « È una sollecitazione che ci arriva dal ministro Cingolani - spiega il presidente dell' **Autorità portuale**, Paolo Emilio Signorini - e questa mi sembra già una notizia molto interessante per trovare una soluzione su come coniugare il mantenimento dei cantieri industriali presenti in città salvaguardando la salute e l' ambiente » . Ma oltre a quello ambientale saranno molti i temi che verranno affrontati nel corso della Shipping Week, organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, che trasformerà Genova nella vetrina dello shipping mondiale. « Il risultato più importante è quello di essere riusciti a confermare la Genoa Shipping Week portando i nostri clienti a Genova - spiega Paolo Pessina, presidente Assagenti - non possiamo fare il classico Dinner, la cena degli agenti e dei mediatori marittimi, ma faremo comunque eventi per piccoli gruppi legati alla tradizione dei Palazzi dei Rolli. Confermati, invece, tutti i convegni, che per il momento sono stati programmati via web ma che, se i protocolli lo permetteranno, potranno essere anche in presenza oltre a numerosi eventi B2B». Una conferma che è un bel segnale per la città che, già con il Salone Nautico dello scorso anno, aveva mostrato la rotta per fare eventi anche in un momento così complesso. «Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l' ultima edizione fu un grande successo ma da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare. È però necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità » . Al centro dell' evento, come di consueto, il forum Port&ShippingTech, che sarà affiancato da eventi tecnici e di business ma anche da momenti culturali, per aprire il porto alla città. «Genova è tappa fondamentale del commercio marittimo e sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - conclude il sindaco Marco Bucci - sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un' interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del loro porto che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Idea Cingolani: capannoni per coprire le attività cantieristiche a Genova

Genova - Un gigantesco capannone per coprire i cantieri navali del **porto di Genova**, sia del futuro super bacino di Sestri Ponente, una volta realizzato il ribaltamento a mare, sia dei bacini del levante delle riparazioni navali, per ridurre l'impatto acustico e ambientale delle lavorazioni. È il progetto che sta studiando l'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale e che punta a ottenere i finanziamenti del Recovery fund, annunciato dal presidente Paolo Emilio Signorini, a margine della conferenza stampa della prossima Genoa Shipping Week, dal 4 al 10 ottobre. "E' una sollecitazione che ci arriva dal ministro Roberto Cingolani e a cui stiamo lavorando con Comune e Regione - spiega il presidente Paolo Emilio Signorini - è una notizia molto bella pensando a come coniugare i cantieri vicino alla città, ma salvaguardando la salute dei cittadini e l'ambiente". Le stime di Signorini parlano di una necessità "di diverse decine di milioni di euro. La copertura rientra in un progetto più ampio che guarda al completamento dell'elettificazione delle banchine in tutto il **porto di Genova** e un controllo diverso delle emissioni, un progetto integrato che giustifichi uno spazio nel Recovery plan". Tempi stretti.

"Il governo manderà il piano alla Commissione europea ad aprile, quindi dovremo avere la proposta progettuale pronta a breve - aggiunge Signorini - per il resto, i paletti sono noti: 2023 per la cantierizzazione, 2026 completamento delle opere. Siamo abbastanza in linea con quello che abbiamo in progettazione per l'ampliamento del bacino di Sestri Ponente, mentre per il comparto di levante stiamo cercando di allinearci".



Sicurezza, indici positivi per Terminal San Giorgio Ora è in arrivo la nuova certificazione Iso 45001

GENOVA. A seguito della consueta riunione annuale di sicurezza, che si è recentemente tenuta per discutere di sicurezza aziendale (in conformità a quanto previsto all'art. 35 del decreto legislativo 81/08, Testo unico per la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro), la Terminal San Giorgio, azienda controllata del gruppo Gavio e terminalista all'interno del porto di Genova, ha annunciato un significativo calo - nell'ordine di oltre il 50% - degli indici di frequenza e gravità degli infortuni nel 2020 rispetto agli anni precedenti: «Questa importante riduzione, ci rende particolarmente orgogliosi - dichiara l'amministratore delegato della società Maurizio Anselmo - in quanto siamo da sempre molto attenti al tema della sicurezza dei lavoratori, e questo è il risultato di un lungo e costante lavoro di squadra orientato al progressivo miglioramento della safety, che ha permesso - tra l'altro - sia di ottenere la certificazione Bs Oh-Sas 18001 fin dal 2015, sia di poter accedere all'iter di transizione verso la nuova certificazione Iso 45001, che costituisce il nuovo parametro di riferimento per la certificazione dell'adeguatezza del sistema di gestione per la salute e la sicurezza sul

lavoro, su cui come dimostrano anche i dati relativi alla diminuzione degli infortuni - Terminal San Giorgio ha investito molto nel corso di questi anni». Come è stato possibile ottenere questi risultati? Innanzitutto attraverso una proficua attività di collaborazione tra le varie figure aziendali a questo dedicate (datore di lavoro, Rsp, medico competente, Rls), oltre che tramite l'introduzione, nel corso del tempo, dei più efficaci dispositivi di protezione individuale e l'adozione di idonei programmi di formazione e informazione dei dirigenti, dei preposti e dei lavoratori tutti, anche mediante campagne mirate di sensibilizzazione sul tema. È con questi importanti presupposti quindi che Terminal San Giorgio fa legittimamente suo il titolo Sicurezza sul lavoro al primo posto, aspirando per il futuro a un ulteriore miglioramento delle performance relative alla sicurezza dei propri lavoratori, e di conseguenza di tutta l'azienda, come commenta Anselmo. Terminal San Giorgio si estende nelle banchine di Ponte Libia e Ponte Somalia coprendo una superficie complessiva di 206 mila metri quadrati. Operativo dal 2006 è in evidenza come primario terminal multipurpose nell'ambito del porto di Genova. Nella galassia Gavio, il terminal è collegato al gruppo Astm, attivo nei settori della gestione di reti autostradali in concessione, della progettazione e realizzazione di grandi opere infrastrutturali e della tecnologia applicata alla mobilità dei trasporti. Nel settore delle concessioni, il gruppo è il secondo operatore autostradale al mondo con una rete di circa 4.500 chilometri in gestione in Italia, Brasile (dove opera attraverso la Società EcoRodovias) e Regno Unito.



Sicurezza sul lavoro in Terminal San Giorgio

GENOVA A seguito della consueta riunione Annuale di Sicurezza recentemente tenutasi al fine di discutere di sicurezza aziendale (in conformità a quanto previsto all'art. 35 del D.Lgs 81/08, Testo unico per la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro), la Terminal San Giorgio, azienda controllata del Gruppo Gavio, ha annunciato con grande soddisfazione un significativo calo nell'ordine di oltre il 50% degli indici di frequenza e gravità degli infortuni nel 2020 rispetto agli anni precedenti. Tale importante riduzione, ci rende particolarmente orgogliosi, dichiara l'amministratore delegato della società Maurizio Anselmo, in quanto siamo da sempre molto attenti al tema della sicurezza dei lavoratori, e questo è il risultato di un lungo e costante lavoro di squadra orientato al progressivo miglioramento della safety, che ha permesso tra l'altro sia di ottenere la certificazione BS OHSAS 18001 fin dal 2015, sia di poter accedere all'iter di transizione verso la nuova certificazione ISO 45001, che costituisce il nuovo standard di riferimento per la certificazione dell'adeguatezza del Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro, su cui come dimostrano anche i dati relativi alla diminuzione degli infortuni Terminal San Giorgio ha investito molto nel corso di questi anni. Come è stato possibile ottenere questi brillanti risultati in termini di sicurezza? Innanzitutto attraverso una proficua attività di collaborazione tra le varie figure aziendali a ciò dedicate (datore di lavoro, RSPP, medico competente, RLS), oltre che, naturalmente, tramite l'introduzione, nel corso del tempo, dei più efficaci dispositivi di protezione individuale e l'adozione di idonei programmi di formazione e informazione dei dirigenti, dei preposti e dei lavoratori tutti, anche mediante campagne mirate di sensibilizzazione sul tema. È con questi importanti presupposti, quindi, che Terminal San Giorgio fa legittimamente suo il titolo Sicurezza sul lavoro al primo posto, aspirando per il futuro ad un ulteriore miglioramento delle performances relative alla sicurezza dei propri lavoratori e, di conseguenza, di tutta l'azienda, come commenta con comprensibile soddisfazione l'amministratore delegato Anselmo.



Ansa

Genova, Voltri

Porti: piano per coprire i bacini dei cantieri navali Genova

Il porto sta preparando un progetto per la copertura dei cinque bacini di carenaggio del porto di Genova, che fanno capo a Ente Bacini, utilizzati dai cantieri navali a levante della città più quello nuovo che sarà realizzato alla Fincantieri di Sestri Ponente, in modo da contenere le emissioni inquinanti e i disagi che possono derivare da tagli delle lamiere e verniciatura per gli abitanti di Carignano e di Sestri. "E' una sollecitazione che ci arriva dal ministro Cingolani, un'iniziativa che porti alla copertura di tutti i bacini di produzione e riparazione navale a Genova, sia a Sestri Ponente, dove stiamo lavorando per l'espansione dei cantieri, sia nelle riparazioni navali della parte a levante della città. Un' iniziativa per coniugare il mantenimento dei cantieri salvaguardando la salute e l'ambiente per i cittadini" spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini a margine della presentazione della Genoa Shipping Week. Il modello sarebbe lo stesso applicato anche nel Nord Europa, dove sono le condizioni meteorologiche a obbligare a lavorare al coperto, ma del resto anche a Genova il cantiere Amico & co ad esempio, ha due bacini di carenaggio coperti. "E' un progetto a cui stiamo lavorando con il Comune e la Regione per inserirci nel Recovery fund" continua Signorini. Il costo è stimato in "diverse decine di milioni di euro" per la copertura integrale. "Ovviamente lo facciamo in un progetto più ampio che guarda all'elettificazione delle banchine in tutto il porto di Genova - prosegue Signorini - e un controllo diverso delle emissioni. Un progetto integrato che giustifichi uno spazio nel Recovery fund". L'obiettivo quindi è che il progetto sia pronto entro aprile in modo che possa essere inserito nel Recovery plan che il governo presenterà all'Europa. (ANSA).



Porto. I bacini di carenaggio saranno coperti, lo ha chiesto il ministro Cingolani

di Matteo Cantile martedì 23 marzo 2021 GENOVA - I bacini delle riparazioni navali saranno coperti per cercare di contenere i pesanti disagi cui sono sottoposti i residenti del centro di Genova: il porto sta preparando un progetto per la copertura delle cinque aree di carenaggio, più quella nuova che sarà realizzata nello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Il porto si è mosso dopo le numerose proteste (e ricorsi al Tar) presentate dal comitato Porto Aperto e anche in seguito alle sollecitazioni del nuovo ministro alla Transizione ecologica, l'ex direttore dell'IIT Roberto Cingolani. Palazzo San Giorgio ha intenzione di finanziare le coperture con il contributo del Recovery Fund, inserendo il progetto nella più ampia trasformazione ecologica del porto che comprende anche l'elettificazione delle banchine. Approfondimenti Ente Bacini, il comitato Porto Aperto scrive a Primocanale.



Genova24

Genova, Voltri

Genova studia un progetto per coprire i cantieri navali e bloccare le emissioni inquinanti

Il presidente Signorini: "Sollecitazioni da Cingolani, servono decine di milioni di euro ma chiederemo fondi nel Recovery Plan"

Genova. Un gigantesco capannone per coprire i cantieri navali, in modo da ridurre l'impatto acustico ma soprattutto contenere le emissioni inquinanti derivanti da lavori di verniciatura e lavorazione delle lamiere. È il progetto allo studio di **Autorità portuale**, Comune e Regione che mira a ottenere finanziamenti nell'ambito del Recovery Plan e che potrebbe cambiare la vita non solo a Sestri Ponente, ma anche - e soprattutto - ai residenti di Carignano che abitano di fronte ai bacini delle riparazioni. A darne notizia è stato il presidente dell'**Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini a margine della presentazione della prossima Genoa Shipping Week in programma dal 4 al 10 ottobre: "È una sollecitazione che ci arriva dal ministro Cingolani - spiega Signorini - quella di un'iniziativa che porti alla copertura di tutti i bacini di produzione e riparazione navale a Genova, sia a Sestri, dove stiamo lavorando all'espansione dei cantieri, sia nel comparto delle riparazioni navali a Levante. Mi sembra una notizia molto bella pensando a come mantenere i cantieri in città ma salvaguardando la salute e l'ambiente per i cittadini". L'obiettivo, come detto, è quello di innestarsi al Recovery Fund. "Una stima che noi abbiamo - prosegue Signorini - parla di diverse decine di milioni di euro per la copertura integrale. Ovviamente lo facciamo in un progetto più ampio che prevede il completamento dell'elettrificazione delle banchine in tutto il porto di Genova e un controllo diverso delle emissioni, un progetto integrato che giustifichi uno spazio nel recovery fund". Il modello è quello applicato nelle città del Nord Europa dove le condizioni meteorologiche proibitive impongono di lavorare al coperto. Si tratterebbe di una struttura in grado di contenere l'intero bacino in cui viene ricoverata la nave, in grado di fornire un sufficiente isolamento ambientale che impedisca alle sostanze pericolose di raggiungere i centri abitati. In questi anni sono state molte le proteste dei cittadini, soprattutto nella zona di Carignano, che chiedevano lo spostamento delle riparazioni navali proprio per le concentrazioni di metalli pesanti generate dalle attività del cantiere. A Sestri Ponente la copertura andrebbe di pari passo col ribaltamento a mare, quindi riguarderà il nuovo bacino e non quello attuale. Le tempistiche sarebbero quelle imposte dal Recovery Plan. "Il Governo manderà il piano ad aprile - prosegue Signorini - quindi noi dovremo avere la proposta progettuale redatta entro aprile in modo che il governo la possa inserire nel piano che manderà alla commissione europea". I paletti sono quelli ormai noti: 2023 per la cantierizzazione, 2026 completamento delle opere. "Siamo abbastanza in linea con quello che abbiamo in progettazione a Sestri Ponente, mentre per il comparto di Levante stiamo cercando di allinearci", ha concluso il presidente del porto.



Copertura delle riparazioni navali e del cantiere di Sestri Ponente nei progetti del Recovery Fund

Fa parte di un progetto più ampio legato all' elettrificazione delle banchine per tutto il porto di Genova e in «un controllo delle emissioni diverso»

L' annuncio è stato dato dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. La Regione Liguria inserirà nelle opere finanziabili dal Recovery Fund la copertura delle riparazioni navali e dell' ampliamento di Fincantieri Sestri Ponente. «Una sollecitazione che ci arriva dal ministro della Transizione ecologica Roberto Cingolani - chiarisce Signorini - stiamo lavorando a un' iniziativa che porti alla copertura dei bacini di produzione e di riparazione navale a Genova, sia a Sestri Ponente, sia nella parte di Levante. Pensando a come coniugare il mantenimento dei cantieri della nostra città salvaguardando la salute dei cittadini e l' ambiente». Al momento l' Authority sta interloquendo con il Comune e con la Regione per inserire questa parte nel Recovery Fund, stimando in «diverse decine di milioni di euro» la copertura integrale. Signorini aggiunge anche che questa iniziativa fa parte di un progetto più ampio legato all' elettrificazione delle banchine per tutto il porto di Genova e in «un controllo delle emissioni diverso», un progetto integrato che giustifichi inserimento nel Recovery Fund. Non è un mistero che per attivare il finanziamento occorra che il 37% sia focalizzato su progetti legati alla green economy e la Regione Liguria, come aveva fatto notare il parlamentare europeo Marco Campomenosi durante il convegno "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry", inizialmente non aveva considerato questo aspetto. «Sui tempi - aggiunge Signorini - non si può rispondere liberamente. Il piano verrà inviato dal governo ad aprile, quindi la nostra proposta progettuale deve essere strutturata entro quella scadenza: il Recovery obbliga alla cantierizzazione entro il 2023 e il completamento delle opere entro il 2026. Siamo abbastanza in linea con quello che abbiamo in progettazione sia a Sestri ponente sia a Levante».

BizJournal Liguria Privacy Overview

This website uses cookies to improve your experience as you navigate through the website. Out of these, the cookies that are categorized as necessary are stored on your browser as they are essential for the working of basic functionalities of the website. Cookies that are not categorized as necessary will be stored on your device only with your consent to help improve our marketing efforts, to analyze and use website usage data, and to assist in our marketing efforts.

Consenti tutti i cookies

Tutte Le Categorie

Necessary

Non-Necessary

ACCETTA I COOKIES

Copertura delle riparazioni navali e del cantiere di Sestri Ponente nei progetti del Recovery Fund

Fa parte di un progetto più ampio legato all' elettrificazione delle banchine per tutto il porto di Genova e in «un controllo delle emissioni diverso»

Di Redazione BizJournal - 23 MARZO 2021

TROVA LAVORO

MERCATO DEL LAVORO & CARRIERIA

Indirizzo: la.sabellatrasparenza.com

CINQUE

Donque voi siate, noi ci siamo

Il tuo credito è la tua forza

Unicredit

L'annuncio è stato dato dal presidente dell'Authority di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. La Regione Liguria inserirà nelle opere finanziabili dal Recovery Fund la copertura delle riparazioni navali e dell' ampliamento di Fincantieri Sestri Ponente.

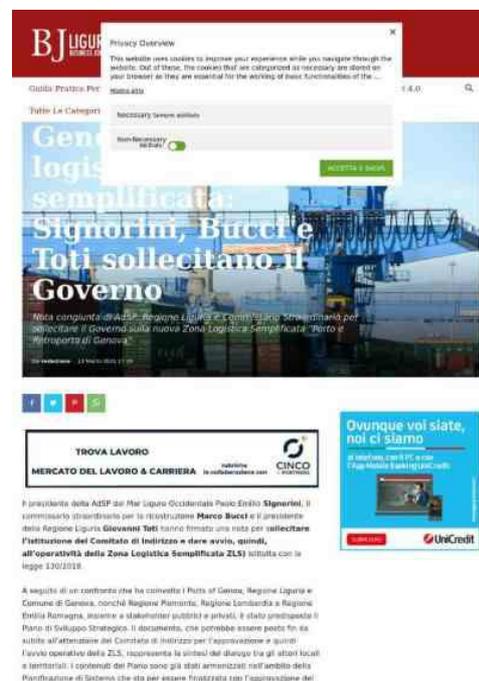
«Una sollecitazione che ci arriva dal ministro della Transizione ecologica Roberto Cingolani - chiarisce Signorini - stiamo lavorando a un' iniziativa che porti alla copertura dei bacini di produzione e di riparazione navale a Genova, sia a Sestri Ponente, sia nella parte di Levante. Pensando a come coniugare il mantenimento dei cantieri della nostra città salvaguardando la salute dei cittadini e l' ambiente».

Al momento l' Authority sta interloquendo con il Comune e con la Regione per inserire questa parte nel Recovery Fund, stimando in «diverse decine di milioni di euro» la copertura integrale.

Genova, Zona logistica semplificata: Signorini, Bucci e Toti sollecitano il Governo

Nota congiunta di AdSP, Regione Liguria e Commissario Straordinario per sollecitare il Governo sulla nuova Zona Logistica Semplificata 'Porto e Retroporto di Genova'

Il presidente della **AdSP** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, il commissario straordinario per la ricostruzione Marco Bucci e il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l'istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all'operatività della Zona Logistica Semplificata (ZLS) istituita con la legge 130/2018. A seguito di un confronto che ha coinvolto i Ports of Genoa, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all'attenzione del Comitato di Indirizzo per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZLS, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del Piano sono già stati armonizzati nell'ambito della Pianificazione di Sistema che sta per essere finalizzata con l'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica. Pur nelle molteplici evoluzioni che dal 2018 a oggi hanno caratterizzato il dettato normativo, le Regioni hanno espresso fin da subito la richiesta di partecipazione all'organo di gestione della ZLS 'Porto e Retroporto di Genova' e ora si attende la nomina del commissario di Governo e dei rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il Piano di Sviluppo Strategico si articola in tre capitoli. Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la Zona Logistica Semplificata; l'attenzione si focalizza sulle specializzazioni dell'ambito territoriale e sulle filiere economiche il cui sviluppo sarà promosso dalla ZLS. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel Piano di Sviluppo Strategico, la ZLS produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all'autorizzazione unica. Inoltre, la Zona Logistica Semplificata è un'occasione per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo anche la riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. La ZLS è una misura scaturita dall'attuazione dell'art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall'emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema portuale e logistico che, da un lato rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall'altro, espande i propri effetti sull'hinterland del sistema.



Genova24

Genova, Voltri

Depositi chimici, l'Università guiderà il dibattito. Signorini: "Tema delicato per i cittadini"

"Non sarà come quello previsto dal codice degli appalti, ma sarà aperto ai comitati"

Genova. Non sarà tecnicamente un dibattito pubblico ai sensi del codice degli appalti, ma sarà gestito da un mediatore istituzionale che garantirà l'accuratezza dello svolgimento degli incontri. Parliamo della ricollocazione dei depositi costieri di Multedo, la cui destinazione è ancora "in ballo" tra le aree sotto la Lanterna e il Terminal Messina, e che sarà discussa con i cittadini per cercare di trovare la soluzione migliore. O per lo meno queste sono le intenzioni, ribadite questa mattina da **Paolo Signorini**, che aggiusta il tiro di quanto detto dal sindaco Marco Bucci in occasione della presentazione delle conclusioni del "debàt public" sulla nuova diga, durante il quale aveva dichiarato di voler replicare quell'esperienza anche per i depositi. "Non sarà tecnicamente un dibattito pubblico ai sensi del codice dei contratti - ha sottolineato **Signorini** - Abbiamo individuato la figura di un mediatore, che è il dipartimento di Scienze politiche dell'Università di Genova. Avvieremo il sito e il dibattito entro la fine del mese. Sarà un dibattito delicato perché il tema è delicato, ma pensiamo che aver individuato l'università sia un modo di partire col piede giusto". Saranno aperti a cittadini e comitati? "Assolutamente sì, saranno articolati, anche più invasivi e lunghi di quelli che abbiamo fatto per la diga perché ovviamente il tema ha un'implicazione superiore per i cittadini. Le opzioni sono quelle due, è chiaro che se non dovessero essere percorribili ci si potrà sempre far venire in mente qualcos'altro. Ricordiamoci che abbiamo sempre il tema di dare una risposta a Multedo".



Signorini si appella al Governo: "L' emergenza trasporti durerà cinque anni"

GENOVA - " Il Governo nazionale deve sostenerci per almeno cinque anni ": lo ha dichiarato il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini** , intervenuto sul tema della 'Liguria Isolata'. "Sarebbe ingeneroso sostenere che gli ultimi Governi non abbiano capito le difficoltà della nostra regione - ha detto **Signorini** - basta elencare tutti gli interventi e le misure che sono state adottate in nostro favore negli ultimi anni. Il problema, e questo forse non siamo ancora riusciti a farlo capire a Roma, che questa situazione è destinata a durare per i prossimi anni, vista la naturale lentezza con cui procedono i diversi cantieri attivi sul territorio. Se l' aiuto a un certo punto si interrompesse - ha proseguito il presidente - rischiamo di non riuscire a raggiungere i risultati che ci siamo prefissati". Secondo **Signorini** è necessario che il Governo metta mano anche alla questione ristori: "In Liguria non ci sono alternative, l' autostrada non funziona come dovrebbe ma raggiungere Genova anche con altri mezzi di trasporto, come l' aereo o il treno, non è per niente facile. Per questo - ha concluso il presidente del porto - anche sul piano dei ristori il Governo deve usare un approccio globale".

GENOVA - "Il Governo nazionale deve sostenerci per almeno cinque anni": lo ha dichiarato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, intervenuto sul tema della 'Liguria Isolata'.

"Sarebbe ingeneroso sostenere che gli ultimi Governi non abbiano capito le difficoltà della nostra regione - ha detto Signorini - basta elencare tutti gli interventi e le misure che sono state adottate in nostro favore negli ultimi anni. Il problema, e questo forse non siamo ancora riusciti a farlo capire a Roma, che questa situazione è destinata a durare per i prossimi anni, vista la naturale lentezza con cui procedono i diversi cantieri attivi sul territorio. Se l'aiuto a un certo punto si interrompesse - ha proseguito il presidente - rischiamo di non riuscire a raggiungere i risultati che ci siamo prefissati".

Secondo Signorini è necessario che il Governo metta mano anche alla questione ristori: "In Liguria non ci sono alternative, l'autostrada non funziona come dovrebbe ma raggiungere Genova anche con altri mezzi di trasporto, come l'aereo o il treno, non è per niente facile. Per questo - ha concluso il presidente del porto - anche sul piano dei ristori il Governo deve usare un approccio globale".

Approfondimenti

- Liguria isolata, l'appello di Primocanal e Mario Draghi al crollo del Morandi, i detriti della galassia Bert e i cantieri alla Monte Galotto: i due anni e mezzo di pianificazione delle autostrade liguri
- Autostrade: Campomenosi (Lega). Qual è il reale valore di Atlantica?
- Nuova Alitalia, debito vecchio: all'aeroporto mancano 3,3 milioni
- Stabilire strumenti, la Regione denuncia i ritardi di Autostrade

Video

- Liguria isolata, Rai (Lega): "Alitalia" in prospettiva rischio di non avere più i voli, situazione insostenibile
- Liguria isolata, Rai: "Serve un piano dei trasporti serio"
- Caso Autostrade, l'indiretto di Primocanal e Rossi: "Un quadro drammatico in Liguria per i prossimi 5 anni"
- Caso Autostrade e Liguria isolata, la deputata Paola (L): "I controlli li deve fare lo Stato"

Genoa shipping week porta gli ospiti nei palazzi dei Rolli

Quattro giorni di convegni ma cena di gala rinviata al 2023

(ANSA) - GENOVA, 23 MAR - La Genoa shipping week torna dal 4 al 10 ottobre per parlare di porto e città, innovazione tecnologica, ambiente e finanza. Il Dinner, la tradizionale cena di gala che chiude la settimana di lavori, si farà solo nel 2023, ma la quinta edizione della manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l'associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, è stata confermata e anche se i convegni saranno "a distanza" si propone comunque di portare nel capoluogo ligure lo shipping internazionale con una diversa organizzazione. "Mantenendo questa edizione desideriamo dare un segnale positivo allo shipping e alla città - premette **Paolo** Pessina, presidente di Assagenti, presentando la Genoa shipping week 2021 -. Una cena con duemila persone è una cosa che nessun protocollo Covid riuscirebbe a gestire ma abbiamo fatto in modo che i nostri clienti possano venire a Genova per una Rolli shipping week, riscoprendo la tradizione della Repubblica di Genova che riceveva i propri ospiti nei palazzi dei Rolli: organizzeremo mini eventi riservati a 20-30 persone per volta e questo ci permetterà di portare in città 1.800-2.000 persone". I cosiddetti palazzi dei Rolli sono le residenze nobiliari divenute patrimonio Unesco. Nella settimana di convegni raggruppata in Port&shippingTech si parlerà di sicurezza del trasporto, di shipping fra innovazione e finanza, di tecnologie green. "Dall' edizione del 2019, che fu un grande successo - sottolinea il presidente della Regione Giovanni Toti -: il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe potuto immaginare ma è importante e necessario continuare a parlare di futuro". E il presidente del porto **Paolo Emilio Signorini** ricorda che "Genova sta diventando modello anche per mantenere e organizzare eventi di grande richiamo, come è avvenuto per il Salone Nautico che abbiamo fatto nell' anno peggiore del Covid". Il sindaco Marco Bucci, soddisfatto perché ci sarà anche un invito ai cittadini a visitare il porto, sottolinea l' importanza che porto e città lavorino in sinergia. (ANSA).



Genoa Shipping Week dal 4 al 10 ottobre, niente Dinner per Assagenti, ma eventi sparsi nei Rolli

Tra le attività divulgative, novità di quest' anno, sarà 'Il Porto si apre alla Città', l' iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day

Non ci sarà il tradizionale Shipbrokers and Shipagents Dinner, l' appuntamento finale che raggruppava alla Fiera di **Genova** oltre duemila ospiti da tutto il mondo, per ovvi motivi, ma è invece confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l' Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. Niente Dinner, ma occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell' edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell' ospitalità che si apriranno per l' occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d' avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L' edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno 'Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale' organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti, un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest' anno, sarà ' **Il Porto** si apre alla Città ', l' iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al **porto**, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del **Porto** di **Genova**. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires **Genova**, il festival internazionale dedicato alle Città di **Porto**, organizzato da U-Boot Lab e Incontri in Città (DAFiSt - UniGE), che da sette anni promuove l' incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest' anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo. La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23 eventi a calendario. La settimana rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università di **Genova**, Camera di Commercio di Genovae Regione Liguria. «Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - l' ultima edizione, quella



del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità.



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarci anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall' economia del mare per farlo». «Genova è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il sindaco Marco Bucci . Quest' anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l' economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un' interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" Porto che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». «Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva , presidente di Clickutility Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto».

Torna la Genoa Shipping Week dal 4 al 10 ottobre

Torna la Genoa Shipping Week - confermata dal 4 al 10 ottobre 2021 la manifestazione che promuove la cultura portuale a Genova, con approfondimenti tecnici rivolti, a livello internazionale, agli operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. ed eventi divulgativi aperti al pubblico. La quinta edizione della manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che quest'anno si svolgerà in modalità mista, in presenza e in streaming.

«Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di Genova commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarci anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo». «Genova è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping dichiara il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" Porto che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». «Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto». La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di Genova, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di Genova. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti,



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest'anno, sarà Il Porto si apre alla Città, l'iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al porto, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del Porto di Genova. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires Genova, il festival internazionale dedicato alle Città di Porto, organizzato da U-BOOT Lab e Incontri in Città (DAFiSt UniGE), che da sette anni promuove l'incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest'anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo. La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23 eventi a calendario. La settimana rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università di Genova, Camera di Commercio di Genovae Regione Liguria.

Genoa Shipping Week: la 5a edizione si svolgerà dal 4 al 10 ottobre 2021

(FERPRESS) - **Genova**, 23 MAR - Confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario. Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it «Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarci anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo». «**Genova** è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». «Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto». La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana





FerPress

Genova, Voltri

organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti, un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest' anno, sarà "Il Porto si apre alla Città", l' iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al porto, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del Porto di Genova. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires Genova, il festival internazionale dedicato alle Città di Porto, organizzato da U-BOOT Lab e Incontri in Città (DAFiSt -UniGE), che da sette anni promuove l' incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest' anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo.

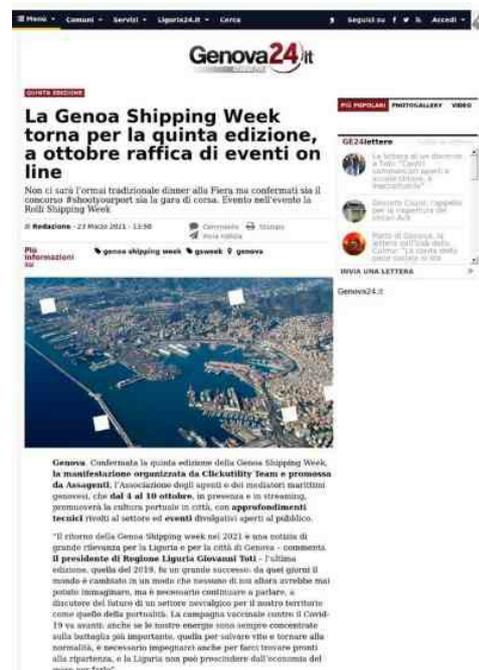
Genova24

Genova, Voltri

La Genoa Shipping Week torna per la quinta edizione, a ottobre raffica di eventi on line

Non ci sarà l'ormai tradizionale dinner alla Fiera ma confermati sia il concorso #shootyourport sia la gara di corsa. Evento nell'evento la Rolli Shipping Week

Genova. Confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. "Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarci anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo". «**Genova** è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». «Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, presidente di Clickutility Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto». La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale"



organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del convegno conclusivo a cura



Genova24

Genova, Voltri

di Assagenti , un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest' anno, sarà "Il Porto si apre alla Città" , l' iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini , con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al porto, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del Porto di Genova. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires Genova , il festival internazionale dedicato alle Città di Porto, organizzato da U-BOOT Lab e Incontri in Città (DAFiSt - UniGE), che da sette anni promuove l' incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest' anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo . La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo . Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23 eventi a calendario. La settimana rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università di Genova, Camera di Commercio di Genovae Regione Liguria.

Il Nautilus

Genova, Voltri

GENOA SHIPPING WEEK: Dal 4 al 10 ottobre confermata la settimana internazionale dello shipping

Redazione

Confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico.

«Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarci anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo». «**Genova** è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». «Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto». La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno 'Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale'



organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti, un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione



Il Nautilus

Genova, Voltri

dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest' anno, sarà 'Il **Porto** si apre alla Città', l' iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al **porto**, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del **Porto** di **Genova**. La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23 eventi a calendario. La settimana rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università di **Genova**, Camera di Commercio di Genova e Regione Liguria.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genoa Shipping Week confermata ad ottobre

La manifestazione è organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti

È confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l'associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. «Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarci anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo». «**Genova** è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». «Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, presidente di Clickutility Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto». La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale" organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del



WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti, un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest' anno, sarà "Il **Porto** si apre alla Città", l' iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al **porto**, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del **Porto** di **Genova**. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires **Genova**, il festival internazionale dedicato alle Città di **Porto**, organizzato da U-BOOT Lab e Incontri in Città (DAFiSt - UniGE), che da sette anni promuove l' incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest' anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo. La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23 eventi a calendario. La settimana rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università di **Genova**, Camera di Commercio di Genova e Regione Liguria.

Genoa Shipping Week 2021 confermata: date, convegni e la novità dei Rolli aperti

Genova - Confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, ossia l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 4 al 10 ottobre 2021, sia in presenza che in streaming causa Covid, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. «**Genova** è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dice il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno, la Genoa Shipping Week deve limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del loro **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». La Genoa Shipping Week 2021, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, sviluppa occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che apriranno le porte per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti, un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest'anno, sarà il **Porto** si apre alla Città, l'iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al **porto**, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del **Porto di Genova**. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires **Genova**, il festival internazionale dedicato alle Città di **Porto**, organizzato da U-BOOT Lab e Incontri in Città (DAFiSt- UniGE), che da sette anni promuove l'incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest'anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo. La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23





MenteLocale Genova

Genova, Voltri

Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università di **Genova**, Camera di Commercio di Genova e Regione Liguria.

Il Covid non ferma la Shipping Week, appuntamento dal 4 al 10 ottobre

di M.C. martedì 23 marzo 2021 **GENOVA** - Confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week : la tradizionale manifestazione di Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città,

con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. "Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarsi anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo".

«**Genova** è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro».

«Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickability Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto».

La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza delle merci nel trasporto intermodale".

«Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickability Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto».

La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza delle merci nel trasporto intermodale".

«Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickability Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto».

La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza delle merci nel trasporto intermodale".

GENOVA - Confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week : la tradizionale manifestazione di Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico. "Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarsi anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo".

«**Genova** è tappa fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro».

«Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickability Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto».

La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza delle merci nel trasporto intermodale".

al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti , un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

sedicesima edizione dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest'anno, sarà "Il Porto si apre alla Città", l'iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al porto, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del Porto di Genova. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires Genova, il festival internazionale dedicato alle Città di Porto, organizzato da U-BOOT Lab e Incontri in Città (DAFiSt - UniGE), che da sette anni promuove l'incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest'anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo. Approfondimenti Cambio della guardia in Assagenti: il nuovo presidente Paolo Pessina Autostrade nel caos, Assagenti: "Importatori in crisi, non sanno dove far passare la merce" Assagenti nomina la squadra che affianca Pessina: prima riunione per il neo consiglio Colpo di fine anno per Assagenti: OOCL entra in Associazione.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Genoa Shipping Week - confermata la settimana internazionale dello shipping

Confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming, promuoverà la cultura portuale in città, con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico.

«Il ritorno della Genoa Shipping week nel 2021 è una notizia di grande rilevanza per la Liguria e per la città di **Genova** - commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - l'ultima edizione, quella del 2019, fu un grande successo: da quei giorni il mondo è cambiato in un modo che nessuno di noi allora avrebbe mai potuto immaginare, ma è necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. La campagna vaccinale contro il Covid-19 va avanti: anche se le nostre energie sono sempre concentrate sulla battaglia più importante, quella per salvare vite e tornare alla normalità, è necessario impegnarci anche per farci trovare pronti alla ripartenza, e la Liguria non può prescindere dall'economia del mare per farlo». «**Genova** è tappa

fondamentale del commercio marittimo, una meta che sarà sempre più strategica per il comparto dello shipping - dichiara il Sindaco Marco Bucci. Quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. Inoltre, sono molto contento che gli organizzatori abbiano pensato a proporre un'interessante attività divulgativa che possa avvicinare i genovesi alla realtà del "loro" **Porto** che non è solo una solida base economica per la città, ma è anche storia, tradizione, cultura del lavoro e parte integrante del nostro futuro». «Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week - sottolineano Paolo Pessina, presidente Assagenti e Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team - desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto». La GSWeek, pur non potendo confermare lo Shipborkers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, quest'anno svilupperà occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana, valorizzando il patrimonio artistico e altre location caratteristiche di **Genova**. Grande novità dell'edizione 2021 sarà la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali negli storici Palazzi dell'ospitalità che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Conferenze, tavole rotonde, interviste e talk show animeranno, come di consueto, Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, giunta alla sua tredicesima edizione. Il forum, unico nel settore di riferimento, è da sempre dedicato al confronto tra i professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia per favorire lo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'edizione 2021 sarà in live streaming, assicurando una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. La sicurezza del trasporto sarà protagonista del convegno "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale" organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il BIC - Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno al centro del



convegno conclusivo a cura di Assagenti , un appuntamento aperto al mondo dello shipping e alle istituzioni che rimanderà alla sedicesima edizione



Sea Reporter

Genova, Voltri

dello Shipbroker and Shipagents Dinner del 2023, in una sorta di continuità, momentaneamente interrotta dalla pandemia. Tra le attività divulgative, novità di quest'anno, sarà "Il Porto si apre alla Città", l'iniziativa dedicata agli studenti e ai cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali per avvicinare la città al porto, valorizzando le infrastrutture portuali e marittime del Porto di Genova. Si rinnova, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires Genova, il festival internazionale dedicato alle Città di Porto, organizzato da U-BOOT Lab e Incontri in Città (DAFiSt - UniGE), che da sette anni promuove l'incontro e lo scambio tra il mondo al di là delle cinte doganali e lo spazio urbano. Tra gli eventi collaterali confermati anche quest'anno: #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo. La Genoa Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Gemellata con la Naples Shipping Week, la scorsa edizione ha accolto oltre 5mila ospiti, da 52 nazioni, per partecipare ai 23 eventi a calendario. La settimana rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università di Genova, Camera di Commercio di Genova e Regione Liguria.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Confermata e presentata la prossima Genoa Shipping Week (ma non il Dinner)

È stata confermata la quinta edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Clickutility Team e promossa da Assagenti, associazione che riunisce agenti e dei mediatori marittimi genovesi. L'evento si svolgerà dal 4 al 10 ottobre, in presenza e in streaming. Rimandato invece lo Shipborkers and Shipagents Dinner, mentre il Port&ShippingTech, main conference della settimana, sarà trasmesso in live streaming, con una ridotta presenza fisica e la fruizione di tutti i contenuti anche in versione digitale. Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week hanno sottolineato Paolo Pessina e Carlo Silva, presidenti rispettivamente di Assagenti e Clickutility Team desideriamo dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città. Grazie alle nuove tecnologie, la manifestazione manterrà le sue caratteristiche di evento internazionale dello shipping italiano, continuando a proporre, in sicurezza, occasioni di confronto e aggiornamento per il cluster marittimo e, al tempo stesso, offrendo momenti di divulgazione cui potranno partecipare sia i genovesi, sia un pubblico ancor più vasto. Il ritorno della Gsw è stato salutato con soddisfazione dal presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, che ha evidenziato come sia necessario continuare a parlare, a discutere del futuro di un settore nevralgico per il nostro territorio come quello della portualità. Il sindaco di Genova Marco Bucci da parte sua ha sottolineato che quest'anno la Genoa Shipping Week dovrà limitare o rinunciare al confronto in presenza, ma, sfruttando le nuove tecnologie, non mancherà comunque il dibattito continuo su temi cruciali per l'economia della nostra città. La settimana ospiterà tra le altre cose il convegno dedicato alla Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale, organizzato da CISCò in collaborazione con il BIC Bureau International Des Containers e con la presenza del WSC- World Shipping Council e del TTClub di Londra. Shipping, innovazione e finanza saranno invece i temi al centro del convegno conclusivo a cura di Assagenti. Tra le novità di quest'anno vi saranno Il Porto si apre alla Città, iniziativa dedicata a studenti e cittadini, con visite tecniche e open day alle storiche realtà portuali, e la Rolli Shipping Week, organizzata su un percorso di eventi congressuali e culturali nei palazzi storici che si apriranno per l'occasione alla comunità marittima e alla città. Si rinnoverà inoltre, anche per questa edizione, la collaborazione con Zone Portuaires Genova, festival internazionale dedicato alle città di Porto, mentre tra gli eventi collaterali sono confermati #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run.



Citta della Spezia

La Spezia

Porto e controlli, i primi sei mesi del Centro unico servizi delle Dogane

Sarzana - Val di Magra - Quattromila cinquecento visite e 1.600 controlli scanner svolti mediante la modernissima apparecchiatura Scanner HCVG 6033. Sono questi i risultati raggiunti in sei mesi da Adm a seguito della realizzazione del Centro unico servizi nel Comune di Santo Stefano in Magra.

"Si tratta del primo "luogo designato" in Italia dal Direttore di Adm all' interno di spazi messi a disposizione dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, allo scopo di favorire il decongestionamento delle aree portuali e di operare, al contempo, in maniera più razionale e veloce, in base a quanto previsto dall' art. 135 comma 1 del Regolamento UE n. 952/2013, Codice Doganale dell' Unione - si legge in una nota -. Ciò è stato possibile grazie alla realizzazione di una nuova area attrezzata, ubicata a circa 8 km dal porto della Spezia, adibita alle verifiche fisiche e scanner delle merci in arrivo e in partenza". "In questa moderna e innovativa infrastruttura, i funzionari Adm, unitamente ai militari della Guardia di Finanza, ai veterinari e medici del Ministero della Salute, al fitopatologo e ai funzionari Ice, possono svolgere contestualmente le attività di rispettiva competenza- prosegue la nota -. Il

Centro unico servizi è di utilizzo pubblico ed è collegato ai terminal dell' area **portuale**, attraverso un corridoio ispettivo, monitorato dalla Società UirNet mediante il **sistema** di tracciamento elettronico dei mezzi di trasporto, che operano il trasferimento dei container dal porto al retro porto. Il traguardo raggiunto, grazie alla sintonia e alle sinergie sviluppate tra le istituzioni e gli operatori locali coinvolti, rende ancora più efficiente il porto della Spezia contribuendo ad accrescerne competitività internazionale". Martedì 23 marzo 2021 alle 14:20:24 Redazione.



Webinar EBN Porti sui Sistemi di Gestione

LA SPEZIA L'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti ha promosso e realizzato il 18 marzo scorso, con il supporto organizzativo e scientifico di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, il webinar: Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro e Sistemi Aziendali di Qualità: il valore aggiunto per le Imprese, rivolto alle Autorità di Sistema ed alle Imprese del settore portuale, nonché a tutte le Parti Sociali interessate di livello nazionale. Il webinar ha ottenuto un buon riscontro di partecipazione, coinvolgendo circa 90 partecipanti. Sono stati approfonditi, sia da un punto di vista tecnico che culturale aspetti relativi all'implementazione dei Sistemi di Gestione Sicurezza e Qualità all'interno delle Imprese, anche in ottica di gestione integrata. I lavori sono stati introdotti da Luigi Robba e Maurizio Colombai, rispettivamente presidente e vice presidente di EBN Porti. In seguito, il programma ha previsto una prima parte di interventi tecnici, curati da: Alberto Di Martino, ceo ICB Quality; Renato Goretta, vice presidente Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e presidente CdA Gesta Srl; Diego De Merich e Mauro Pellicci, rappresentanti INAIL DiMEILA. Una seconda parte del programma ha riguardato invece testimonianze aziendali, con interventi a cura di Francesco Parodi, H.S.S.E. manager terminal contenitori Porto di Genova Spa Nicola Rambelli, Direzione Qualità, Sicurezza e Risorse Umane Sapir Spa. Ha moderato i lavori del webinar Genziana Giacomelli, direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Nell'ottica di rafforzare e dare continuità ai risultati, EBN ha previsto un follow up di progetto, in particolare attraverso la creazione di uno spazio virtuale stabile e dedicato, dove i partecipanti possono reperire materiali di studio ed intervenire dinamicamente nel confronto con gli enti promotori. A partire dai positivi risultati raggiunti, è prevista la realizzazione di nuovi webinar tematici, che possano andare incontro alle esigenze di Imprese, Autorità di Sistema e Parti Sociali, dando loro strumenti per affrontare e gestire le problematiche connesse allo svolgimento delle operazioni portuali.



AREE UMIDE

Piomboni, lavori fermi da anni e la pialassa si interra ancora

Capannisti e pescatori preoccupati per la valle di Marina di Ravenna Il cantiere potrebbe ripartire ad aprile ma i problemi non mancano

CHIARA BISSI

RAVENNA Per descrivere l'attuale stato della pialassa Piomboni useranno il materiale fotografico raccolto in questi anni, e parteciperanno dalle 10 al presidio organizzato dagli ambientalisti davanti al tribunale in occasione dell'udienza preliminare che vede coinvolti i vertici di **Autorità portuale** per gli sversamenti di idrocarburi dal relitto Berkan B. I capannisti seguono con apprensione la sorte del progetto di risanamento della valle avviato nel 2012 e non ancora arrivato a compimento. Un piano da 32 milioni di euro, molti danno in via di ripresa da aprile con l'assegnazione dei lavori a una nuova ditta dopo l'uscita di scena della Piacentini.

Il mare oscuro «Dalle foto si vede bene - racconta Walter Emiliani socio dell'associazione pesca sportiva - il materiale dal colore scuro uscito dalle casse di colmata Nadep dopo la rottura, e poi ancora quello uscito dall'altra cassa. Ora la valle è in secca, l'acqua non circola, c'è la bassa marea, poi verrà l'acqua alta come è avvenuto in dicembre e gennaio. Si è perso l'equilibrio.

Abbiamo capanni da pesca che hanno davanti una distesa di terra». Uno stato di fragilità che solo pochi giorni fa su queste pagine il direttore dei lavori dell'**autorità** regionale di bacino Claudio Miccoli attribuiva solo alla lunga sosta delle attività: deve andare a compimento l'argine che separa la valle dal canale, e poi l'apposizione di porte veneziane e vinciane, divasche con sistemi di fitodepurazione, e infine la circolazione delle acque nei piccoli canali. A quel punto si potrà dire concluso il progetto che **Autorità portuale** ha promosso per definire una separazione fra le attività produttive a servizio del porto, con la paroli pregio ambientale. Un progetto già a suo tempo molto criticato, soprattutto dai pescatori che confermano come il pesce sia ormai sparito da quella che fino ad una decina di anni fa era una delle valli più pescose della zona.

Stop and go Le frenate e le riprese nel cantiere della pialassa Piomboni sono tante e coincidono nel tempo con il difficile iter della redazione del nuovo regolamento comunale capanni. Da un lato i capannisti sono chiamati a una regolarizzazione e riqualificazione dei manufatti, dall'altra le caratteristiche morfologiche dell'avallo cambiano e le preoccupazioni di pescatori e capannisti aumentano.

Le cronache ricordano nel 2015 la modificazione da parte del ministero dell'ambiente dei parametri di classificazione dei sedimenti dragati, che all'improvviso non erano più disponibili come materiale di riempimento dei nuovi argini. Dopo la ripresa del 2018 si procede senza terminare gli argini per mancanza di materiali, poi arrivano i problemi per la ditta appaltatrice, il Covid e ora l'ultimo atto si spera, per un progetto che la dirigenza attuale di Ap ha ereditato da un tempo in cui il mondo economico ravennate e la portualità italiana erano diversi. Negli ultimi mesi è poi emerso un altro problema che riguarda la strada sterrata che corre lungo la pialassa, ormai piena di buche, dannosa per gli automobilisti e pericolosa per i ciclo turisti che amano percorrerla.



Udienza sullo sversamento della Berkan B Ci sarà anche un presidio ambientalista

RAVENNA Ci saranno anche Legambiente e Italia Nostra oggi e domani al presidio davanti al tribunale, promosso dal Collettivo autonomo Ravennate in concomitanza con l'udienza preliminare relativa allo sversamento di idrocarburi nella pialassa Piomboni. La procura nel luglio del 2020 aveva chiesto il rinvio a giudizio del presidente di **Autorità Portuale** Daniele Rossi e del segretario generale Paolo Ferrandino per inquinamento ambientale per la mancata bonifica del relitto della nave Berkan B, con lo stralcio della posizione del dirigente amministrativo Fabio Maletti. Nel 2017 il relitto a causa di sbaglia te manovre di demolizione perse l'assetto di galleggiamento con perdita di oli combustibili raccolti con l'apposizione di panne.

L'indagine - coordinata dai pm Alessandro Mancini e Angela Scorza - si è mossa con il contributo di alcune consulenze sul ritrovamento di carcasse dei gabbiani recuperate dalle acque in prossimità del relitto, animali secondo l'istituto zoo -profilattico sperimentale morti a causa del contatto con gli idrocarburi.

Infine dalla consulenza tecnica di un ingegnere, era emerso la possibilità di individuare i serbatoi carburante per la bonifica prima che la Berkan B affondasse.

Nel settembre del 2019 il gip Ja nos Barlotti aveva deciso di sospendere i vertici di Ap dall'incarico per un anno, in ottobre il tribunale del Riesame di Bologna non aveva confermato la sospensione ricollocando Rossi e Ferrandino al proprio posto. Rossi nel frattempo è stato riconfermato per tre anni alla guida di **Autorità portuale**. Le associazioni Legambiente e Italia Nostra poche settimane fa avevano chiesto insieme a molteplici sigle del mondo animalista e ambientalista che fosse dichiarato lo stato di emergenza ambientale. «Ci auguriamo quindi che in sede di udienza preliminare si faccia chiarezza rispetto le indagini sottoponendo i vari attori alle proprie responsabilità e soprattutto nella speranza che il quadro possa essere meglio chiarito in funzione dell'urgenza della rimozione del relitto Berkan B e degli altri presenti».



Piomboni, lavori fermi da anni e la pialassa si interra ancora
Capannisti e pescatori preoccupati per la valle di Marina di Ravenna. Il cantiere potrebbe ripartire ad aprile ma i problemi non mancano



Udienza sullo sversamento della Berkan B Ci sarà anche un presidio ambientalista
Legambiente «Rinnovabili per il Recovery»

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Berkan B, sit-in in tribunale

In occasione dell'udienza la manifestazione ambientalista

Oggi si svolgerà l'udienza preliminare che deciderà il rinvio a giudizio o meno per gli indagati del procedimento penale per il disastro Berkan B. La Berkan B è la nave non bonificata dai carburanti che si è spezzata in due in ottobre 2017 per operazioni di demolizione errate, e da almeno due anni sta sversando idrocarburi pesanti nelle acque del Porto di Ravenna - Canale dei Piomboni, in continuità idraulica con la Pialassa Piomboni, zona del Parco del Delta del Po.

Per l'occasione, il Collettivo Autonomo Ravennate manifesta nei pressi del Tribunale di Ravenna chiedendo giustizia «per questa sconcertante vicenda che si trascina da oltre tre anni, dai possibili altissimi impatti ambientali e indegna per un porto di un paese che si definisce civile». Il Collettivo ricorda che, oltre a non essere state rispettate le normative sulla sicurezza dei lavoratori, sono stati abbandonati per anni in banchina sacchi con amianto provenienti dal Berkan B, e ci sono state morie di pesci e di avifauna causate dagli sversamenti di idrocarburi.

Nel contiguo "cimitero delle navi", quella che si potrebbe definire un'altra scandalosa enorme "discarica abusiva" di tre navi come la Berkan e altri due relitti affondati, si pescano vongole di frodo in grande quantità». Ben diciotto associazioni hanno richiesto un'ordinanza di Protezione civile e di nominare un commissario che provveda urgentemente a risolvere la situazione. Stamattina saranno presenti anche Legambiente e Italia Nostra.



Guerrieri al lavoro per Livorno e Piombino

Superare le mille pastoie che hanno ostacolato l'attuazione di molti buoni propositi

Renato Roffi

LIVORNO Guerrieri al lavoro per i porti di Livorno e Piombino. Primum agere, è questo che dovrebbe configurarsi come un indefettibile proposito nella linea di azione del neo presidente dell'Authority che, per mèra comodità, chiameremo livornese. Fare, dunque, fare in modo da rimuovere o, almeno, superare le mille pastoie che hanno fino ad oggi ostacolato l'attuazione di molti buoni propositi, fare il possibile e, magari anche qualcosa in più, per dare una soluzione accettabile a problemi che solo in apparenza si presentano come secondari, senza aspettare che si risolvano da soli, fare sì che l'ottimo proponimento di incrementare i rapporti e la collaborazione con le altre istituzioni e con le imprese, fare della collaborazione con il mondo accademico una sorta di punto altamente qualificante degli obiettivi più ambiziosi dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale. Bene, dunque, il proposito di colligere sparsa e, anche se ciò non significherà sparsa perficere sarà pur sempre cosa buona e giusta perseguire l'intento di favorire il perseguimento di progetti condivisi per l'affermazione delle potenzialità degli scali marittimi di Livorno e Piombino rimuovendo ogni più remota possibilità che le due realtà possano pestarsi vicendevolmente i piedi. Ottimo il proposito di promuovere ed agevolare l'ecosostenibilità ed ancor più l'innovazione digitale, chimerico forse l'obiettivo delle semplificazione burocratica, non fosse altro che per i vicoli che incatenano la burocrazia locale a quella nazionale. Propositi senz'altro condivisibili e, addirittura lodevoli, anche se del tutto scontati, ancorché senz'altro sinceri, quelli espressi nei giorni scorsi da Luciano Guerrieri al quale, in quantum possumus, non faremo mancare il nostro credito e il nostro sostegno, piccolo, ma convinto. Da domani il presidente Guerrieri, una volta finito di guardarsi incontro, comincerà a dover prendere decisioni, magari impopolari, sia all'esterno che all'interno dell'Ente stesso che è stato chiamato a guidare e, sopra tutto comincerà a rispondere pubblicamente dei propri atti che c'è da crederlo non saranno avventati.



La Gazzetta Marittima

Livorno

Il suo nuovo Comitato di Gestione

LIVORNO Il nuovo Comitato di Gestione di Luciano Guerrieri è composto dal direttore marittimo della Toscana c.v. Gaetano Angora, da Nerio Busdraghi per il Comune di Livorno e da Simone Verucci per il Comune di Piombino. Si attende la designazione del membro della Toscana.



ZLS, priorità di Guerrieri

LIVORNO «Siamo oggi nella necessità di dare piena attuazione ai principi ispiratori della Riforma Delrio, sviluppare quella visione di insieme di cui l'Autorità di Sistema deve farsi portatrice nell'ambito di un territorio che abbraccia più porti e nodi intermodali». Intervendendo alla tavola rotonda online sulla logistica e la portualità organizzata dal Comune di Livorno (ne riferiamo all'interno) nell'ambito del ciclo di webinar di RETE, il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri ha richiamato l'importanza della collaborazione stretta e fattiva che deve stringersi tra Imprese, istituzioni e mondo della Ricerca e delle Università. Ha citato «Sparsa colligo (unire ciò che disperso, separato), il motto di Edgar Morin. Un motto che è per me ha detto il presidente dell'AdSP una fonte di grande ispirazione e vorrei fosse il fulcro della nostra azione amministrativa: gli attori economici e istituzionali di questo territorio sono chiamati, ancora di più oggi, a intensificare fino in fondo la propria capacità relazionale per portare avanti un progetto condiviso di sviluppo». Un messaggio che conferma quanto il neo-presidente ha dichiarato subito dopo la sua nomina sull'importanza di incrementare il colloquio alla ricerca di limitare i contenziosi al TAR e gli scontri sullo sviluppo portuale Eco-Sostenibilità, innovazione digitale ma anche semplificazione amministrativa (attraverso lo Sportello Unico Amministrativo). Sono i grandi temi da mettere in cima all'agenda dell'Ente: «Su questi argomenti non partiamo da zero ha continuato Guerrieri L'AdSP ha sviluppato diversi progetti: ci sono sperimentazioni che hanno dato risultati importanti nel campo del 5G e nell'ottica dell'info-mobilità. Voglio valorizzare al meglio quanto di buono fatto dai miei predecessori, cercando di implementare le opportune sinergie sia dentro che fuori dall'Ente». Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha infine sottolineato la priorità della Zona Logistica Speciale e ha annunciato l'impegno immediato per lo sviluppo di uno strumento che sarà sicuramente fondamentale per avvicinare i porti al sistema produttivo regionale. Su questo tema vogliamo giocare un ruolo centrale. Modificheremo e implementeremo la struttura organizzativa dell'Ente anche per realizzare tale obiettivo».



Ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica con lavoro e portualità: visioni innovative per il futuro

LIVORNO Sul canale youtube del Comune di Livorno www.bit.ly/3bqGyaD è possibile rivedere in streaming la tavola rotonda Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità: una visione innovativa per il futuro che fa parte di una serie di webinar organizzati da RETE sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia. La tavola rotonda, promossa dall'amministrazione comunale in collaborazione con l'Associazione internazionale per la relazione fra porto e città RETE di cui il Comune è socio collaboratore e il CNR IRISS di Napoli, è stata presieduta dall'assessore al Porto e Integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del Comitato Scientifico di RETE. All'incontro, oltre all'assessore al Porto e all'integrazione porto-città hanno partecipato Ivano Russo, direttore generale Confetra, Luciano Guerrieri presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, Paolo Dario, prorettore alla Terza Missione della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e Gloria Dari, presidente di Spedimar Livorno, recentemente nominata presidente di Confetra Toscana. A facilitare la discussione è stato Massimo Clemente, direttore CNR Iriss di Napoli e del Comitato Scientifico RETE. Fra i focus tematici dell'incontro: gli scenari nazionali della logistica 5.0, con particolare riferimento ai porti e alla catena logistica integrata; l'automazione e robotica come asset di sviluppo a supporto della portualità; la semplificazione digitale e competitività del sistema città-porto; il capitale umano: riconversione delle competenze e sviluppo di lavoro di qualità. Abbiamo riportato in 1° pagina alcuni interventi più significativi. Ancora: Ivano Russo ha sintetizzato il concetto di logistica in un'accezione contemporanea, europea, moderna, cioè un insieme di geopolitica, geoeconomia, politiche tariffarie, dazi, collocazione di un paese nel commercio internazionale in un mercato globale, senza trascurare le questioni infrastrutturali, del tessuto produttivo e industriale, poi le infostrutture, dato che oggi è più importante e redditizio il flusso delle informazioni che delle merci. Dentro questo mondo, a partire da questo mondo ha elencato i passaggi di normativa del settore in Italia negli ultimi anni e gli scarti che ci sono stati rispetto agli altri settori e altri Paesi nei confronti dei quali siamo in netto ritardo. Barbara Bonciani: Il territorio livornese vive una fase di rilancio importante, con i fondi attribuiti dal Ministero dei Trasporti al progetto di espansione a mare del porto di Livorno che porterà ad un aumento dei traffici, permettendo l'ingresso di navi di nuova generazione che oggi non sono in grado di scalare il nostro porto; il commissariamento di Darsena Europa, e il finanziamento delle connessioni ferroviarie, oltre che il potenziamento del retroporto costituiscono opportunità rilevanti per il territorio. Ai fini della competitività del sistema città porto di Livorno dovremo garantire ha detto inoltre l'assessore che tali infrastrutture siano supportate da investimenti e azioni volti a rafforzare i corridoi e l'efficienza logistica del territorio, considerando la logistica un valore e non un costo per la competitività dei prodotti. Le infrastrutture da sole non basteranno a promuovere la competitività, ma serviranno investimenti in innovazione, oltre che lavoro e capitale umano adeguato. L'ottimizzazione e l'efficientamento delle infrastrutture sarà possibile solo in presenza di capitale umano altamente formato in grado di governare i processi di innovazione tecnologica. Per questo: a) dovremo aver chiaro lo scenario economico e internazionale in cui le nuove infrastrutture prenderanno forma (effetti dei processi globali sul mondo portuale e della logistica e strategie di rilancio). b) dovremo favorire strategie orientate ad una organizzazione integrata del ciclo logistico, mettendo a sistema portualità e logistica e industria, facendoli dialogare e rendendo la logistica più performante a sostegno della portualità. c) dovremo tenere





La Gazzetta Marittima

Livorno

da sole non saranno in grado di rispondere alla richiesta di lavoro del territorio, ma che si dovranno attivare progetti e investimenti al fine di supportare il processo in atto e creare occupazione. In questo processo il supporto della terza missione dell'università può essere di grande aiuto. Ricordo che sul territorio, sia l'Università di Pisa, sia la Scuola Superiore Sant'Anna lavorano in modo attivo sul trasferimento tecnologico e innovazione dei processi di automazione legati alla logistica. c) Sarà necessario attivarsi ha concluso Barbara Bonciani per arrivare pronti all'automazione portuale e retroportuale. I processi di innovazione tecnologica e automazione, che introducono efficienza e flessibilità, interessano sia la portualità, per la gestione della movimentazione dei mezzi sul piazzale (semiautomazione), sia la logistica (utilizzo robot nei magazzini) /automazione dell'intralogistica (veicoli autonomi e logistica esterna). Processi che stanno già modificando il modo di lavorare e che devono essere compresi, perché possano diventare, non solo elementi di criticità per gli effetti sul taglio del lavoro, ma opportunità di sviluppo e occupazione.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il braccio di ferro sul porto precedente

"Benzina gate", dal Tar un assist alla Forti «Una linea di trasporto stabile è possibile»

Annulato il provvedimento di diniego dell' Autorità portuale che ora dovrà riesaminare l' istanza della società L' estate scorsa i distributori restarono a secco

LUCA CENTINI

PORTOFERRAIO. L' **Autorità di sistema portuale** dovrà riesaminare l' istanza presentata dalla Forti Yachting Partners, relativa all' attivazione di una linea di approvvigionamento stabile per il trasporto del carburante all' isola d' Elba. Lo ha stabilito il Tar della Toscana con una sentenza pubblicata lunedì scorso che, di fatto, riapre ufficialmente la contesa che pur in questi mesi è andata avanti sotto traccia.

la sentenza I giudici amministrativi del tribunale regionale si sono pronunciati sul ricorso presentato dalla Forti Yachting Partners, la società che prima con la motonave Billton e poi con il Don Angelo, ha compiuto (e compie tutt' ora) viaggi occasionali sull' isola per rifornire alcuni dei distributori di carburante.

La società aveva chiesto l' annullamento dei provvedimenti di diniego dell' **Autorità portuale** circa l' attivazione di una linea adibita al trasporto di merci pericolose tra il porto di Piombino e di Portoferraio e di alcuni nullaosta per viaggi occasionali nel mese di giugno 2020. «In ragione dell' insostenibilità della situazione venutasi a creare sull' Isola d' Elba a causa del mancato o ridotto rifornimento degli impianti di carburante (dovuta, da un lato, all' interruzione dei rapporti commerciali tra i vari operatori e il deposito costiero dell' Elbana Petroli, dall' altro alle difficoltà amministrative incontrate dalla stessa Forti Yachting Partners nell' espletare con regolarità l' attività di trasporto marittimo dei combustibili) - si legge nella sentenza del Tar - la ricorrente ha ottenuto una serie di nulla osta allo svolgimento di viaggi occasionali, con previsione però di alcune condizioni, ritenute dalla ricorrente arbitrarie, vessatorie e irragionevoli».

Tra i motivi indicati dall' **Autorità di sistema portuale** per non rilasciare l' autorizzazione vi sono l' inidoneità della banchina Tabani del porto di Piombino poiché non dotata di impianto antincendio adeguato, l' esistenza del divieto di sosta nel porto di Piombino di merci pericolose, essendone consentito il transito solo ed esclusivamente in ragione delle operazioni di imbarco e sbarco, la mancanza nel porto di Portoferraio di un impianto antincendio e di banchine destinate al traffico commerciale, con le operazioni, pertanto, che sono svolte presso banchine in cui scalano le navi passeggeri, senza una separazione fisica dei flussi di merci pericolose dai passeggeri stessi.

L' **Autorità portuale** si è costituita in giudizio, così si è costituita la società Barontini in qualità di controinteressata. Il 4 settembre Forti Yachting Partners ha depositato la rinuncia all' istanza cautelare, rilevando che, «successivamente al deposito del ricorso - si legge nella sentenza del Tar - le era stato di fatto concesso di operare con regolarità sulla tratta Piombino-Portoferraio, sia pur sulla scorta di nulla osta rilasciati per ogni singolo viaggio». Ma a restare in piedi era la questione dell' attivazione di una linea stagionale stabile. «Alla luce dei successivi sviluppi della vicenda - scrivono i giudici del Tar - da una parte, sembra venuta meno la giustificazione del rilascio dei singoli nulla osta fondata sulla eccezionalità della situazione emergenziale, dall' altra, sembra che siano state risolte le criticità legate alla sicurezza, inizialmente ritenute "insuperabili" dalla **Autorità portuale**, in quanto la Forti attualmente sta svolgendo, de facto e in sicurezza, un servizio regolare e continuativo di trasporto marittimo di carburante».

Elba

"Benzina gate", dal Tar un assist alla Forti «Una linea di trasporto stabile è possibile»

Annulato il provvedimento di diniego dell' Autorità portuale che ora dovrà riesaminare l' istanza della società

Luca Centini

La sentenza

La sentenza amministrativa del tribunale regionale di Pisa, pubblicata lunedì scorso, ha stabilito che l' Autorità di sistema portuale di Portoferraio-Piombino deve riesaminare l' istanza della Forti Yachting Partners, che chiede l' attivazione di una linea di approvvigionamento stabile per il trasporto del carburante all' isola d' Elba. La sentenza, che è stata pubblicata sul sito del Tar, ha respinto le argomentazioni dell' Autorità portuale, ritenute arbitrarie, vessatorie e irragionevoli. La ricorrente ha ottenuto una serie di nulla osta allo svolgimento di viaggi occasionali, con previsione però di alcune condizioni, ritenute dalla ricorrente arbitrarie, vessatorie e irragionevoli.

La sentenza

La sentenza amministrativa del tribunale regionale di Pisa, pubblicata lunedì scorso, ha stabilito che l' Autorità di sistema portuale di Portoferraio-Piombino deve riesaminare l' istanza della Forti Yachting Partners, che chiede l' attivazione di una linea di approvvigionamento stabile per il trasporto del carburante all' isola d' Elba. La sentenza, che è stata pubblicata sul sito del Tar, ha respinto le argomentazioni dell' Autorità portuale, ritenute arbitrarie, vessatorie e irragionevoli. La ricorrente ha ottenuto una serie di nulla osta allo svolgimento di viaggi occasionali, con previsione però di alcune condizioni, ritenute dalla ricorrente arbitrarie, vessatorie e irragionevoli.

La sentenza

La sentenza amministrativa del tribunale regionale di Pisa, pubblicata lunedì scorso, ha stabilito che l' Autorità di sistema portuale di Portoferraio-Piombino deve riesaminare l' istanza della Forti Yachting Partners, che chiede l' attivazione di una linea di approvvigionamento stabile per il trasporto del carburante all' isola d' Elba. La sentenza, che è stata pubblicata sul sito del Tar, ha respinto le argomentazioni dell' Autorità portuale, ritenute arbitrarie, vessatorie e irragionevoli. La ricorrente ha ottenuto una serie di nulla osta allo svolgimento di viaggi occasionali, con previsione però di alcune condizioni, ritenute dalla ricorrente arbitrarie, vessatorie e irragionevoli.

Cosa succede adesso? Quindi? Il provvedimento di diniego dell' **Autorità portuale**, secondo i giudici, è ormai privo di giustificazione ed è stato annullato «affinché - scrive il Tar - l' **Autorità**



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

di **sistema** possa riesaminare l' istanza della ricorrente sulla base della sentenza e alla luce delle nuove circostanze».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Centro energetico nel porto: è scontro sul progetto Seastock

ORTONA . «La proposta di uno dei principali gruppi imprenditoriali del settore, con solide radici sul nostro territorio, non può essere valutata con superficialità e approssimazione, rischiando di compromettere nuove opportunità per i giovani ortonesi in cerca di prima occupazione e per quanti, sfortunatamente, hanno perso il lavoro». Così il coordinatore di Ortona 2030, Gianluca Coletti , interviene sul nuovo progetto della Seastock per il porto di Ortona. Si infiamma il dibattito sull' iniziativa annunciata dalla società del gruppo Tosto: dopo il no arrivato dagli ambientalisti (il coordinamento Tu.Vi.V.A.) e le riflessioni del sindaco Leo Castiglione , pronto a valutare il progetto stesso prima di esprimersi con un parere favorevole o meno, sul tema si inserisce Coletti che interpreta le parole del primo cittadino come un segnale di apertura al nuovo insediamento di un hub energetico con il gas naturale liquefatto. «Di fronte ad una delle poche concrete opportunità che si sono presentate per il necessario rilancio dell' economia cittadina, fa ben sperare il cambio di atteggiamento dell' amministrazione comunale che finora è stata troppo spesso spettatrice degli avvenimenti che hanno riguardato il

sistema produttivo locale», afferma Coletti. «Molto probabilmente l' attuale amministrazione comunale si è resa conto che nella conferenza dei servizi del 13 gennaio è stato confermato che il progetto del deposito costiero di gpl (altro progetto Seastock che non ha avuto il benessere alla realizzazione, ndr) non comporta particolari criticità da un punto di vista ambientale, della sicurezza e della gestione dei traffici portuali, come risulta dai pareri del comitato Via, dei vigili del fuoco e della capitaneria di porto. Anche il rilievo al progetto di natura urbanistica, espresso nel settembre 2017 dall' **Autorità** di **sistema** portuale, che ha rappresentato l' unico vero motivo della posizione contraria del ministero dello Sviluppo economico, sembra superato». Ma il sindaco Castiglione smentisce questa interpretazione di Coletti: «L' amministrazione continua ad essere sulla stessa linea contro ogni progetto che metta a rischio la città e i suoi cittadini, che impatti sul nostro patrimonio naturale e ambientale. Ho però specificato che al momento non ne abbiamo visto alcuno e non possiamo certo esprimerci su un comunicato stampa». E aggiunge: «Ci fa piacere che Coletti ribadisca il suo parere favorevole al progetto del deposito gpl rivendicandone la paternità, senza tenere in alcuna considerazione ancora oggi il volere contrario dell' intera città e il diniego definitivo del ministero dello Sviluppo economico, così gli ortonesi alle prossime elezioni ricorderanno le sue posizioni e ne trarranno le giuste conclusioni».



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Addio carbone nel 2025 dopo fotovoltaico e gas»

Tamburi, direttore Enel per l'Italia, illustra i progetti della Spa per Torre Nord e la città «Col nuovo impianto zero polveri e SO2, e forte riduzione di ossido di azoto e CO2»

L'INTERVISTA Direttore Carlo Tamburi, l' **Autorità portuale** è in prima linea a livello europeo con il progetto Porto verde ed Enel è un partner significativo. Avete altre iniziative all' insegna dell' innovazione e della sostenibilità per il territorio di Civitavecchia?

«Questo è solo un tassello che è in linea con la strategia di Enel su Civitavecchia improntata a criteri di efficienza, sostenibilità ed economia circolare. La transizione energetica, che permette di raggiungere l' obiettivo di generazione al 100% da fonti rinnovabili, deve essere giusta, che non lasci cioè indietro nessuno e supporti i territori e le comunità. E' il concetto intorno al quale ruota la strategia del Gruppo Enel».

Esattamente, quali sono le attività su cui puntate?

«Sono in corso colloqui con amministrazione comunale e **Autorità portuale** per valutare il possibile utilizzo di aree del sito nell' ambito della nuova iniziativa Enel di logistica e l' utilizzo di aree e di strutture nei pressi della centrale per attività di natura non energetica da sviluppare insieme al territorio. Abbiamo effettuato il completo restyling di quattro parchi pubblici».

Come pensate di coinvolgere imprese e lavoratori?

«Sono in corso incontri con gli imprenditori e le associazioni del territorio per condividere i piani di attività legati alla transizione energetica e individuare le professionalità necessarie.

Abbiamo anche avviato il Supplier Development Program, per supportare il percorso di crescita delle aziende con cui lavoriamo».

Qual è invece la strategia dal punto di vista della produzione?

«I nostri sforzi sono concentrati sull' obiettivo dell' uscita dal carbone nel 2025 e la progressiva sostituzione con le rinnovabili, garantendo la sicurezza del sistema elettrico nazionale. Per accompagnare questa svolta è necessaria una fase di transizione, prevista dal PNIEC, che stiamo perseguendo con il supporto del Parlamento, di Terna e dell' **Autorità**. In sostituzione della centrale esistente, impianti rinnovabili fotovoltaici e sistemi di accumulo di energia (tecnologia BESS) si affiancheranno all' impianto a gas ad altissima efficienza per garantire l' adeguatezza e la sicurezza del sistema e del quale non si può fare a meno».

Esiste già una piattaforma BESS?

«Sì, un impianto è già in esercizio, mentre la realizzazione dei nuovi fotovoltaici ed ulteriori sistemi di accumulo avverrà a seguito della dismissione della centrale. L' impegno, ovviamente, è di utilizzare le infrastrutture esistenti in un' ottica di economia circolare».

Significa che è impensabile realizzare un impianto a idrogeno che possa sostituire la centrale a Civitavecchia?

«Un impianto di produzione di idrogeno rinnovabile si comporta come carico elettrico, cioè consuma energia elettrica per produrre idrogeno (che è un vettore energetico). La produzione di energia elettrica



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

a partire dall' idrogeno comporta quindi una doppia perdita energetica: la prima dovuta alla conversione di energia elettrica in idrogeno, la seconda per la riconversione di idrogeno in energia elettrica».

Può fare un esempio?

«Per produrre l' idrogeno necessario ad alimentare una centrale come quella di Civitavecchia servirebbe un impianto fotovoltaico grande come 8.000 campi da calcio. Un consumo del suolo impensabile. Con quegli 8.000 campi da calcio saremmo in grado di installare circa 3800 MW di impianti fotovoltaici, che potrebbero immettere l' energia in rete subito in sostituzione di quella da fonte fossile. Utilizzandola invece per produrre idrogeno, l' energia finale disponibile da immettere in rete scenderebbe al 33%. In pratica il 67% dell' energia prodotta andrebbe dispersa. Improprio».

Qualche dettaglio sulla centrale a gas?

«Il progetto per la sostituzione delle unità a carbone con due unità a gas sarà realizzato con le tecnologie più avanzate in termini di efficienza e compatibilità ambientale. Ci sarà la riduzione di circa il 40% di potenza termica installata e quindi grandi benefici per l' ambiente: azzeramento di emissioni di SO2 e di polveri, riduzione significativa delle emissioni di ossido di azoto e di CO2. Inoltre ceneri e gessi non saranno più prodotti».

E' possibile coniugare uscita dal carbone, innovazione e mantenimento livelli occupazionali?

«Sicuramente. La volontà di Enel è di dare vita a un polo energetico innovativo e integrato che genererà nuove opportunità di sviluppo per il territorio.

Ci stiamo lavorando da tempo e stiamo avendo significativi riscontri dal mondo imprenditoriale e istituzionale».

A che punto è la fase autorizzativa per la nuova centrale a gas?

«Nei mesi scorsi abbiamo inviato agli enti competenti la documentazione prevista dall' iter di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che è stato formalmente avviato a marzo 2020, iter che è attualmente in corso».

Il gas servirà per una fase di transizione? Se sì, per quanto tempo?

«Vogliamo ridurre a zero le emissioni dirette di CO2 entro il 2050 in tutti i paesi nei quali operiamo, con una serie di traguardi intermedi come il completamento del phase out dal carbone in Italia entro il 2025.

La tecnologia a gas, insieme ai sistemi di storage e di gestione attiva dei consumi aggregati, rappresenta lo strumento che assicura flessibilità al sistema per consentire una crescita così significativa un raddoppio - di nuova capacità solare ed eolica e di gestirne l' intermittenza garantendo al contempo la sicurezza».

Come saranno gli impianti a gas che dovranno sostituire le centrali a carbone?

«Molto più piccoli, molto più efficienti. Saranno impianti a ciclo aperto che potranno essere anche trasformati in cicli combinati, in funzione di quanto sullo stesso territorio, quindi sugli stessi nodi di rete, ci sarà la penetrazione delle rinnovabili, e su questo stiamo facendo i nostri iter autorizzativi. La durata di questa transizione sarà dunque determinata dall' effettiva evoluzione del sistema elettrico dei prossimi anni».

Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto: il Forum Pd chiede l'apertura di un tavolo di crisi occupazionale

CIVITAVECCHIA - Il Forum Porto, Logistica e Servizi del Pd chiede l'apertura di un tavolo di crisi occupazionale, dicendosi preoccupato per le varie vertenze aperte, accentuate dalla prosecuzione dell'epidemia Covid, così come per le problematiche di bilancio che l'Adsp sta affrontando in questo periodo. "Se i lavoratori da un lato, già in difficoltà economica ed a rischio occupazionale, si trovano in uno stato di disagio ed incertezza per il futuro - spiegano - dall'altra l'Ente si trova ad operare con evidenti problematiche finanziarie e dunque ne comprendiamo le preoccupazioni. Come Forum abbiamo iniziato ad occuparci della società dei gruisti, la Gtc, ed a tal proposito abbiamo evidenziato la necessità di solidarietà e vicinanza ai lavoratori, soprattutto per la tutela occupazionale, pronti ad iniziare una battaglia comune. Se pensiamo poi che nel giro di qualche mese, oltre alla Gtc si possano presentare altre situazioni simili, è dunque evidente che la crisi del lavoro rischia di diventare una unica e generalizzata vertenza per il nostro scalo, di cui tutti i soggetti coinvolti si devono occupare insieme e con l'obiettivo di non lasciare indietro neanche un lavoratore". Da qui quindi la proposta di un tavolo di crisi occupazionale presieduto dall'Authority, che coinvolga la Regione, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che veda la partecipazione dei sindacati. "Un aspetto che riteniamo vada attenzionato è quello delle concessioni delle banchine. Visto quanto sta accadendo ai lavoratori Gtc - hanno aggiunto - possiamo dire oggi, con cognizione di causa, che il modello "Traiana" non può rappresentare la stella polare. A tal proposito il nostro auspicio, tra i tanti aspetti importanti, è che per le aree date in concessione sia fatto un ragionamento complessivo che tenga conto degli operatori già presenti nei servizi di interesse generale e degli standard occupazionali garantiti sinora. Senza una visione d'insieme il rischio è che società come Gtc e Pas, addirittura Port Mobility, la Compagnia **Portuale**, rappresentino solo le prime avvisaglie di una grave crisi globale del lavoro nel porto. Infatti anche la Pas guarda con forte apprensione al futuro, considerando inoltre che 6 unità stanno ancora aspettando di rientrare da mesi, e le istituzioni non possono permettersi di lasciar a piedi nessuno, proprio in considerazione delle difficoltà economiche create dalla pandemia. Abbiamo appreso inoltre dagli organi di stampa dell'intervento, probabile, sulle società di interesse generale per risanare il bilancio dell'ente. Nella consapevolezza del grande lavoro che i vertici dell'**Autorità Portuale** stanno svolgendo - hanno concluso dal Forum - confidiamo che il taglio non abbia ripercussioni sui livelli occupazionali delle società. La soluzione, è chiaro, non può essere raggiunta dal solo Ente; il tavolo di crisi può essere l'occasione per coinvolgere in maniera fattiva e permanente le Istituzioni superiori. Governo e Regione non possono lasciar sola la città del comprensorio ed il loro porto".



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tavolo di crisi occupazionale sul porto: la proposta del Forum del Pd

CIVITAVECCHIA - Un tavolo di crisi occupazionale presieduto dall' Authority, che coinvolga la Regione, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che veda la partecipazione dei sindacati. È la proposta che arriva dal Forum Porto, Logistica e Servizi del Pd, come occasione per coinvolgere in maniera fattiva e permanente le Istituzioni superiori. "Governo e Regione non possono lasciar sola le città del comprensorio ed il loro porto" hanno infatti spiegato, manifestando preoccupazione per le varie vertenze aperte, accentuate dalla prosecuzione dell' epidemia Covid, così come per le problematiche di bilancio che l' Adsp sta affrontando in questo periodo. "Se i lavoratori da un lato, già in difficoltà economica ed a rischio occupazionale, si trovano in uno stato di disagio ed incertezza per il futuro - spiegano - dall' altra l' Ente si trova ad operare con evidenti problematiche finanziarie e dunque ne comprendiamo le preoccupazioni. Come Forum abbiamo iniziato ad occuparci della società dei gruisti, la Gtc, ed a tal proposito abbiamo evidenziato la necessità di solidarietà e vicinanza ai lavoratori, soprattutto per la tutela occupazionale, pronti ad iniziare una battaglia comune. Se pensiamo poi che nel giro di qualche mese, oltre alla Gtc si possano presentare altre situazioni simili, è dunque evidente che la crisi del lavoro rischia di diventare una unica e generalizzata vertenza per il nostro scalo, di cui tutti i soggetti coinvolti si devono occupare insieme e con l' obiettivo di non lasciare indietro neanche un lavoratore". Da qui quindi la proposta del tavolo di crisi occupazionale. "Un aspetto che riteniamo vada attenzionato è quello delle concessioni delle banchine. Visto quanto sta accadendo ai lavoratori Gtc - hanno aggiunto - possiamo dire oggi, con cognizione di causa, che il modello "Traiana" non può rappresentare la stella polare. A tal proposito il nostro auspicio, tra i tanti aspetti importanti, è che per le aree date in concessione sia fatto un ragionamento complessivo che tenga conto degli operatori già presenti nei servizi di interesse generale e degli standard occupazionali garantiti sinora. Senza una visione d' insieme il rischio è che società come Gtc e Pas, addirittura Port Mobility, la Compagnia **Portuale**, rappresentino solo le prime avvisaglie di una grave crisi globale del lavoro nel porto. Infatti anche la Pas guarda con forte apprensione al futuro, considerando inoltre che 6 unità stanno ancora aspettando di rientrare da mesi, e le istituzioni non possono permettersi di lasciar a piedi nessuno, proprio in considerazione delle difficoltà economiche create dalla pandemia. Abbiamo appreso inoltre dagli organi di stampa dell' intervento, probabile, sulle società di interesse generale per risanare il bilancio dell' ente. Nella consapevolezza del grande lavoro che i vertici dell' **Autorità Portuale** stanno svolgendo - hanno concluso dal Forum - confidiamo che il taglio non abbia ripercussioni sui livelli occupazionali delle società".



Treni, riaprire la Civitavecchia Orte: convegno in streaming

FERROVIA Il Covid-19 e le zone rosse non fermano il comitato che da anni lotta per ripristinare la ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte. Anzi rilancia. Sognando che il percorso su rotaia («per il trasporto merci, per il riequilibrio del territorio viterbese e lo sviluppo economico del Centro Italia») possa toccare Ancona. Sul tem, Raimondo Chiricozzi, presidente del comitato, ha messo in piedi una riunione on line (il 31 marzo su Zoom, Facebook, Whatsapp) che vedrà la partecipazione, ancorché virtuale, di molti esperti. All' invito a tenere relazione anche per celebrare l' anno internazionale delle ferrovie, la Primavera della mobilità dolce e il centenario del Regio decreto per la realizzazione della ferrovia hanno risposto: Giuseppe De Rita, presidente del Censis; Anna Donati, coordinatrice di Mobilità Dolce; Stefano Maggi, presidente della fondazione Cesare Pozzo; il presidente di Trenitalia, Michele Meta; il presidente **Autorità portuale** Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino.

Hanno poi assicurato interventi un nugolo di rappresentanti delle istituzioni regionali di Lazio, Umbria e Marche, e delle associazioni di categoria, dei sindacati. «Il tema della riunione on line spiega Chiricozzi - è Corridoio ferroviario trasversale Civitavecchia-Orte-Ancona occasione di rilancio dell' Italia centrale. Per questo abbiamo invitato le competenti commissioni di Camera e Senato, per riproporre nel piano nazionale di ripresa la linea Civitavecchia-Orte. Va ricordato che la Regione Lazio ha inserito il progetto Italferr nel proprio piano dei trasporti regionali e ha proposto il suo inserimento nel citato piano soprattutto per il trasporto merci».

Un po' di storia. La linea nel 1981 venne chiusa a causa di una piccola frana tra Civitavecchia e Capranica; a cavallo tra gli anni 80-90 dell' altro secolo vi furono eseguiti lavori per un importo di oltre 200 miliardi di lire, con un ulteriore investimento di 123 miliard per il completamento dell' opera, poi stornati per altre iniziative.

Info: 368-3065221 (mail comitato.civitavecchia.orte@gmail.com).

C.M.P.



Il Mattino

Napoli

Porto, no al deposito del gas «Era una bomba ecologica»

LE SCELTE Antonino Pane Dopo la colmata della darsena lunga più un chilometro che avrebbe definitivamente affossata la vista del mare per San Giovanni a Teduccio, cade un altro grande avamposto che avrebbe minato definitivamente la sicurezza di Napoli Est, la localizzazione del deposito di gas naturale liquefatto, in pratica metano a -160 gradi. Il presidente dell' Adsp del mare Tirreno Centrale, Andrea Annunziata ha detto chiaro e tondo che quella localizzazione non va bene dopo una serie di incontri con i rappresentanti delle istituzioni locali. Insomma il fronte del porto sta diventando sempre il primo laboratorio in Campania in cui si sta sperimentando la convergenza politica delle forze politiche di maggioranza e di opposizione. E protagonista è proprio Andrea Annunziata, fortemente voluto alla guida della port Authority dal presidente della Regione Campania e dal figlio Piero De Luca, parlamentare del Pd.

Vincenzo Presutto, senatore del Movimento 5 Stelle, una laurea in economia del mare e promotore di tante battaglie sul porto di Napoli ed a difesa di Napoli Est, plaude all' iniziativa messa in campo dal presidente Andrea Annunziata che, dopo aver revocato il bando di progettazione (circa 6 milioni di euro) per la formazione di un' abnorme colmata a ridosso del litorale di San Giovanni a Teduccio, ora mette un altro tassello con la delocalizzazione del deposito di gnl.

IL PROGETTO La colmata che dalla nuova darsena di levante avrebbe raggiunto quasi il polo museale di Pietrarsa posto al confine del Comune di Napoli era stata proposta nel 2017 dal presidente uscente Pietro Spirito e dal segretario Francesco Messineo - in questi giorni a fine mandato ed in attesa di rinnovo - che avrebbe avuto lo scopo di ospitare un fuso di binari di lunghezza pari a 750 metri per collegare il nuovo terminal di levante alla rete ferroviaria nazionale. E tale collegamento, per essere operativo, avrebbe dovuto utilizzare l' attuale tronco ferroviario della tratta Napoli Portici già intensamente trafficato. Un' opera costosissima e giudicata inefficace.

IL DEPOSITO E ieri il comunicato del senatore Presutto che preannuncia, con clamore, anche la bocciatura del progetto del deposito costiero di gnl, proposto da Edison e Kuwait Petroleum. Un' altra infrastruttura duramente avversata dalle associazioni ambientaliste ma anche da importanti operatori portuali che operano sia nel campo dei terminal containers che dei prodotti petroliferi. È su questi temi è recentissimo il confronto tra il presidente Annunziata ed il sindaco di Napoli Luigi de Magistris e quello che si è svolto, in altra sede, con la Regione Campania.

Confronti da cui è emersa avversità sia alla colmata di San Giovanni a Teduccio, sia alla posizione prescelta da Edison e Q8 per realizzare il deposito costiero di gnl nel porto di Napoli. Pienamente sovrapponibile e coerente a tale indirizzo anche la posizione espressa dalla Regione Campania che da qualche mese fa sentire sempre più, anche attraverso il consigliere delegato Luca Cascone, la propria presenza. Insomma emerge con ogni evidenza che non si era registrato nessun accordo tra l' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Pietro Spirito, il Comune e la Regione. E non mancano neanche apprezzamenti su tale linea - da parte della Confcommercio e Confrtrasporto, da esponenti della Lega e di Forza Italia. Finalmente tutti lavorano unitariamente per lo stesso obiettivo: valorizzazione del territorio, potenziamento del porto, tutela dell' ambiente. Sul tema del gnl è lo stesso senatore Presutto a rappresentare che, in linea di principio, non vi è una avversità preconcepita, trattandosi soprattutto di una fonte di energia certamente meno inquinante di altri prodotti petroliferi. Quello che si contesta con vigore è la posizione del deposito prescelta dalla



Edison, troppo vicina al centro abitato, ed avvalorata non si comprende su quali basi da chi ha preceduto Annunziata.
Da domani, dunque, insieme ai tavoli tecnici



Il Mattino

Napoli

già operativi per rendere funzionante il Terminal di Levante si dovrà aprire un nuovo tavolo per verificare la possibilità di ospitare il gnl nel porto di Napoli in altra luogo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corte dei conti

Al Porto spese legali troppo alte due condanne

Parcelle ad avvocati penalisti troppo care, paga l' **Autorità portuale**. La Corte dei conti condanna l' ex presidente dell' ente Pietro Spirito e il segretario generale Francesco Messineo. Sentenza depositata il 18 marzo: per il collegio presieduto da Salvatore Nicoletta, Spirito dovrà risarcire una somma pari a 61.215,29 euro, Messineo 30.607,64.

La vicenda parte da una denuncia dell' Anac del 2019. Nel mirino degli inquirenti un rimborso di spese legali avanzato all' **Autorità portuale** da due ex presidenti dell' ente e da una dipendente. I tre furono coinvolti in una vicenda penale con ipotesi di reato tra gli altri - di concussione. Assolti, con sentenza del 2016, "perché il fatto non sussisteva", richiesero al porto, come previsto dalla legge, il rimborso delle spese da corrispondere ai loro legali: dai 143 mila fino ai 175 mila euro. Per l' Avvocatura dello Stato, consultata per un parere, le somme non erano "congrue": gli onorari legittimi erano dai 20 mila ai 24 mila euro. Ma nel 2018, con delibera dell' ex presidente Spirito, venivano "liquidati agli avvocati importi da 37 mila a 87 mila euro", non rispettando, si legge nella sentenza, "quanto ritenuto congruo dall' Avvocatura dello Stato".

La Corte dei conti scrive che "si sarebbe dovuto almeno indicare nella delibera, con cui si procedeva alla liquidazione dei compensi, le motivazioni per le quali si intendeva discostarsi da quanto ritenuto congruo dall' Avvocatura dello Stato".

Per la difesa di Spirito "nessuno avrebbe informato dell' illegittimità della delibera il presidente, che avrebbe agito in buona fede fidandosi degli organi di vertice dell' **Autorità**". In particolare: del segretario generale e del dirigente a capo dell' avvocatura interna. Ma per i giudici contabili la condotta di Spirito e Messineo sarebbe stata caratterizzata "da grave negligenza e trascuratezza".

- alessio gemma



Porto di Napoli, la colmata della Darsena Est non si fa più. Obiettivo mare San Giovanni balneabile

Pierluigi Frattasi

Il lungomare di San Giovanni a Teduccio balneabile, una lunga passeggiata a mare sul Molo San Vincenzo, mentre le vasche di colmata della Darsena di Napoli Est non si faranno più. Questi i risultati dell'intesa tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e Autorità di Sistema Portuale raggiunta in un incontro che si è tenuto ieri a Palazzo San Giacomo, sede del Municipio, per discutere i progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli, che vedono sinergicamente impegnate le tre istituzioni. All'incontro erano presenti il sindaco di Napoli Luigi de Magistris, il vicesindaco Carmine Piscopo, il Capo di Gabinetto Ernesto Pollice, il Presidente dell'AdSP **Andrea Annunziata**, il professor Mario Calabrese e, per la Città Metropolitana, Enrico Panini e Giuseppe Cozzolino. Le tre istituzioni hanno convenuto sull'opportunità "di non dare seguito alla gara di progettazione indetta dall'Autorità di Sistema Portuale per le vasche di colmata per la Darsena di Napoli Est, indirizzando tutti gli sforzi per interventi di valorizzazione del litorale di San Giovanni, con particolare attenzione al recupero del paesaggio costiero e marino esistente, al ripristino della balneazione e al recupero del mare alla

Città, nel rispetto delle previsioni del PRG vigente". "Con lo stesso spirito, si è confermato l'impegno delle Amministrazioni a portare avanti, in ottemperanza alle previsioni di cui al Protocollo del 2006, la delocalizzazione dei depositi petroliferi esistenti - prevista anche negli indirizzi del nuovo Piano Urbanistico Comunale - e il non impiego di GNL, dando priorità ai processi di bonifica dell'area SIN, con ricorso a sistemi integrati di riciclo delle acque. Sulla questione, le Amministrazioni si sono impegnate a richiedere nuovamente al Ministero dell'Ambiente un incontro per presentare il piano di trasformazione in chiave di transizione ecologica dell'Area Orientale, dando seguito alla pianificazione attuativa di cui è dotata l'Amministrazione comunale, superando la funzione di retroporto industriale, cui per anni è stata relegata l'area". "Inoltre, l'Autorità di Sistema Portuale, a nome del Presidente **Annunziata**, ha reso anche noto di aver già avviato con gli Uffici competenti l'iter per la definizione del Nuovo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale. Ulteriore argomento oggetto dell'incontro è stato il progetto - pubblicamente presentato nei giorni scorsi - di una passeggiata pubblica lungo il Molo San Vincenzo, compatibilmente con le esigenze di sicurezza relative alle funzioni militari esistenti. Il progetto, frutto di un protocollo sottoscritto da tutti gli Enti competenti, pone al centro l'interesse pubblico, coniugando le esigenze funzionali con la valorizzazione e la riapertura del Molo, che sarà così reso accessibile e fruibile alla Città". Infine, rispetto al rapporto tra la Città e il Porto, le Amministrazioni si sono confrontate sul Molo Beverello e sui lavori della linea Metropolitana della stazione di Piazza Municipio. Nel primo caso, si sta ottemperando alle prescrizioni della Soprintendenza in relazione al ritrovamento dell'antico molo di epoca borbonica, rinvenuto durante i lavori di riqualificazione dell'area portuale, e si valuta, nelle more del completamento dei lavori, la possibilità di inserire attrezzature temporanee per l'accoglienza e la ricettività dei passeggeri. Tale valutazione si rende necessaria non solo per la presenza dei numerosi pendolari che quotidianamente effettuano collegamenti con le isole ma è legata anche alle previsioni di ripresa dei flussi turistici destinata ad aumentare, se la condizione sanitaria lo consentirà, in occasione delle iniziative di Procida, Capitale della Cultura 2022. Ancora, relativamente alla nuova uscita della Stazione Municipio della Linea



Metropolitana , nell' area antistante la Stazione Marittima, è in corso un confronto tra i settori tecnici del Comune di Napoli, dell' AdSP e della Metropolitana, finalizzato alla definizione di soluzioni in grado di rendere compatibili i crescenti flussi di viabilità pedonale e carrabile interni



FanPage

Napoli

al Porto con la soluzione progettuale prevista per la stazione metropolitana dall' architetto Alvaro Siza e approvata da Ministero, Comune e Soprintendenza.

Stylo 24

Napoli

Porto, revocati bandi per Darsena di Levante e deposito Gnl

di Giancarlo Tommasone La decisione è stata ufficializzata questa mattina, frutto di una assidua interlocuzione tra il presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata e il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto . Il numero uno di Piazzale Pisacane ha di fatto annullato il bando per il prolungamento della Darsena di Levante, estensione di ben 900 metri, che avrebbe avuto come immediata ripercussione quella di «cancellare» il mare per decine di migliaia di abitanti, che risiedono nella zona Est di Napoli, a San Giovanni a Teduccio. ad Nei prossimi giorni, inoltre, Annunziata disporrà anche la revoca del bando per la costruzione del deposito di Gnl (Gas naturale liquefatto). La scelta - relativamente alla Darsena di Levante - è maturata anche in virtù di una discrepanza fondamentale, nel progetto redatto per il prolungamento della banchina. Infatti chi aveva prodotto e fatto partire il bando non si era nemmeno preoccupato di consultare in maniera ufficiale, il Comune di Napoli. Tale provvedimento avrebbe necessitato di una modifica al piano regolatore cittadino, cosa che non è stata assolutamente presa in considerazione, perché non vi è alcuna autorizzazione in merito, da parte di

Palazzo San Giacomo. Oltre a ciò, tra i principali fattori che hanno portato alla revoca del progetto anche le sollecitazioni arrivate dal territorio, tramite il senatore Presutto. «Gli abitanti di Napoli Est si sarebbero visti negare tout court un elemento essenziale e atavico: il mare» , ha tenuto a sottolineare a Stylo24 , l' esponente del M5S. Con il prolungamento della banchina, il mare, sarebbe stato praticamente negato alla cittadinanza, sia perché - trattandosi di area portuale - sarebbe stata pregiudicata la balneabilità delle acque, sia perché la zona sarebbe risultata del tutto inaccessibile alla popolazione. Nei prossimi giorni Annunziata annuncerà anche la revoca del bando per la realizzazione del deposito di Gnl (Gas naturale liquefatto) che sarebbe dovuto sorgere sempre a Napoli Est, tra l' altro in area Sin (Sito di interesse nazionale) e in Zona rossa del Vesuvio. La presenza del deposito - da realizzare a poche centinaia di metri dal centro abitato - oltre ad avere pesanti ripercussioni sulla salubrità dell' aria (in un quartiere ha già pagato pesantissimo dazio su questo versante), avrebbe rappresentato un grave pericolo per i residenti; il Gnl, non dimentichiamolo, è infatti un propellente. Relativamente a quest' ultima decisione, il presidente Annunziata ha avuto interlocuzione anche con Comune di Napoli e Regione Campania, che si sono trovati completamente concordi sulla stessa linea. Un ruolo fondamentale di attore, attraverso le sollecitazioni e il dialogo costante e continuo con Piazzale Pisacane, ha avuto, lo ribadiamo, il senatore Vincenzo Presutto, che si è dimostrato essere sempre in prima linea nella difesa dell' area orientale di Napoli. «Ho trasmesso quelle che sono le esigenze del territorio e degli abitanti di Napoli Est, sul fronte della sicurezza, della lotta all' inquinamento, del legame profondo con il mare, ed il presidente Annunziata, a cui va il mio plauso, è stato bravo a coglierle» , ha dichiarato il senatore Vincenzo Presutto.



La decisione del presidente Annunziata maturata in seguito alle sollecitazioni del senatore del M5S, Vincenzo Presutto

di Giancarlo Tommasone

La decisione è stata ufficializzata questa mattina, frutto di una assidua interlocuzione tra il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata e il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto. Il numero uno di Piazzale Pisacane ha di fatto annullato il bando per il prolungamento della Darsena di Levante, estensione di ben 900 metri, che avrebbe avuto come immediata ripercussione quella di

Napoli, incontro de Magistris - Annunziata

Esaminati ed approfonditi progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli Riceviamo e pubblichiamo dall' Ufficio Stampa del Comune di Napoli. Si è tenuto ieri, 22 marzo, a Palazzo San Giacomo un incontro tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e Autorità di Sistema Portuale, finalizzato alla discussione di progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli, che vedono sinergicamente impegnate le tre Istituzioni. All' incontro erano presenti il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris, il Vicesindaco Carmine Piscopo, il Capo di Gabinetto Ernesto Pollice, il Presidente dell' AdSP **Andrea Annunziata**, il prof. Mario Calabrese e, per la Città Metropolitana, Enrico Panini e Giuseppe Cozzolino. Preliminarmente, le Istituzioni hanno convenuto sull' opportunità di non dare seguito alla gara di progettazione indetta dall' Autorità di Sistema Portuale per le vasche di colmata per la Darsena di Napoli Est, indirizzando tutti gli sforzi per interventi di valorizzazione del litorale di San Giovanni, con particolare attenzione al recupero del paesaggio costiero e marino esistente, al ripristino della balneazione e al recupero del mare alla Città, nel rispetto delle previsioni del PRG vigente. Con lo stesso spirito, si è confermato l' impegno delle Amministrazioni a portare avanti, in ottemperanza alle previsioni di cui al Protocollo del 2006, la delocalizzazione dei depositi petroliferi esistenti - prevista anche negli indirizzi del nuovo Piano Urbanistico Comunale - e il non impiego di GNL, dando priorità ai processi di bonifica dell' area SIN, con ricorso a sistemi integrati di ciclo delle acque. Sulla questione, le Amministrazioni si sono impegnate a richiedere nuovamente al Ministero dell' Ambiente un incontro per presentare il piano di trasformazione in chiave di transizione ecologica dell' Area Orientale, dando seguito alla pianificazione attuativa di cui è dotata l' Amministrazione comunale, superando la funzione di retroporto industriale, cui per anni è stata relegata l' area. Inoltre, l' Autorità di Sistema Portuale, a nome del Presidente **Annunziata**, ha reso anche noto di aver già avviato con gli Uffici competenti l' iter per la definizione del Nuovo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale. Ulteriore argomento oggetto dell' incontro è stato il progetto - pubblicamente presentato nei giorni scorsi - di una passeggiata pubblica lungo il Molo San Vincenzo, compatibilmente con le esigenze di sicurezza relative alle funzioni militari esistenti. Il progetto, frutto di un protocollo sottoscritto da tutti gli Enti competenti, pone al centro l' interesse pubblico, coniugando le esigenze funzionali con la valorizzazione e la riapertura del Molo, che sarà così reso accessibile e fruibile alla Città. Infine, rispetto al rapporto tra la Città e il Porto, le Amministrazioni si sono confrontate sul Molo Beverello e sui lavori della Linea Metropolitana della Stazione di Piazza Municipio. Nel primo caso, si sta ottemperando alle prescrizioni della Soprintendenza in relazione al ritrovamento dell' antico molo di epoca borbonica, rinvenuto durante i lavori di riqualificazione dell' area portuale, e si valuta, nelle more del completamento dei lavori, la possibilità di inserire attrezzature temporanee per l' accoglienza e la ricettività dei passeggeri. Tale valutazione si rende necessaria non solo per la presenza dei numerosi pendolari che quotidianamente effettuano collegamenti con le isole ma è legata anche alle previsioni di ripresa dei flussi turistici destinata ad aumentare, se la condizione sanitaria lo consentirà, in occasione delle iniziative di Procida, Capitale della Cultura 2022. Ancora, relativamente alla nuova uscita della Stazione Municipio della Linea Metropolitana, nell' area antistante la Stazione Marittima, è in corso un confronto tra i settori tecnici del Comune di Napoli, dell' AdSP e della Metropolitana, finalizzato alla definizione di soluzioni in grado di rendere compatibili i crescenti flussi di viabilità pedonale e carrabile interni al Porto con la





Expartibus

Napoli

dall' arch. Alvaro Siza e approvata da Ministero, Comune e Soprintendenza.

Napoli, vertice Comune-Autorità portuale. Obiettivo: spostare i depositi petroliferi a est e rilanciare il litorale

Valorizzare il litorale di San Giovanni a Teduccio, a Napoli est, puntando al recupero del paesaggio costiero e marino esistente e al ripristino della balneazione e al recupero del mare alla città e stop alla gara di progettazione dell' **Autorità di sistema portuale** per le vasche di colmata della Darsena. Sono stati i temi al centro dell' incontro tra Comune di Napoli, Città metropolitana e **Autorità di Sistema Portuale**. All' incontro erano presenti il sindaco di Napoli Luigi de Magistris, il vicesindaco Carmine Piscopo, il capo di gabinetto Ernesto Pollice, il presidente dell' AdSP Andrea Annunziata, Mario Calabrese e, per la Città metropolitana, Enrico Panini e Giuseppe Cozzolino. È stato confermato l' impegno a portare avanti con la delocalizzazione dei depositi petroliferi esistenti, prevista nel protocollo del 2006 e negli indirizzi del nuovo Piano urbanistico comunale, dando priorità ai processi di bonifica dell' area Sin, con ricorso a sistemi integrati di riciclo delle acque. Sulla questione, le amministrazioni si sono impegnate a richiedere nuovamente al ministero dell' Ambiente un incontro per presentare il piano di trasformazione in chiave di transizione ecologica dell' area orientale, dando seguito alla pianificazione attuativa di cui è dotata l' amministrazione comunale, superando la funzione di retroporto industriale.



Napoli Today

Napoli

Porto di Napoli, vertice a Palazzo San Giacomo: no a gara per vasche colmata Darsena di Napoli Est

L'incontro tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e Autorità di Sistema Portuale, finalizzato alla discussione di progetti e piani di rigenerazione per la città e lo scalo portuale partenopeo

Si è tenuto nella giornata di lunedì a Palazzo San Giacomo un incontro tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e **Autorità di Sistema Portuale**, finalizzato alla discussione di progetti e piani di rigenerazione per la città e il Porto di Napoli, che vedono sinergicamente impegnate le tre Istituzioni. All'incontro erano presenti il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris, il Vicesindaco Carmine Piscopo, il Capo di Gabinetto Ernesto Pollice, il Presidente dell'AdSP Andrea Annunziata, il prof. Mario Calabrese e, per la Città Metropolitana, Enrico Panini e Giuseppe Cozzolino. Preliminarmente, le Istituzioni hanno convenuto sull'opportunità di non dare seguito alla gara di progettazione indetta dall'**Autorità di Sistema Portuale** per le vasche di colmata per la Darsena di Napoli Est, indirizzando tutti gli sforzi per interventi di valorizzazione del litorale di San Giovanni, con particolare attenzione al recupero del paesaggio costiero e marino esistente, al ripristino della balneazione e al recupero del mare alla città, nel rispetto delle previsioni del PRG vigente. Con lo stesso spirito, si è confermato l'impegno delle Amministrazioni a portare avanti, in ottemperanza alle previsioni di cui al Protocollo del 2006, la delocalizzazione dei depositi petroliferi esistenti - prevista anche negli indirizzi del nuovo Piano Urbanistico Comunale - e il non impiego di GNL, dando priorità ai processi di bonifica dell'area SIN, con ricorso a sistemi integrati di riciclo delle acque. Sulla questione, le Amministrazioni si sono impegnate a richiedere nuovamente al Ministero dell'Ambiente un incontro per presentare il piano di trasformazione in chiave di transizione ecologica dell'Area Orientale, dando seguito alla pianificazione attuativa di cui è dotata l'Amministrazione comunale, superando la funzione di retroporto industriale, cui per anni è stata relegata l'area. Inoltre, l'**Autorità di Sistema Portuale**, a nome del Presidente Annunziata, ha reso anche noto di aver già avviato con gli Uffici competenti l'iter per la definizione del Nuovo Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema Portuale**. Ulteriore argomento oggetto dell'incontro è stato il progetto - pubblicamente presentato nei giorni scorsi - di una passeggiata pubblica lungo il Molo San Vincenzo, compatibilmente con le esigenze di sicurezza relative alle funzioni militari esistenti. Il progetto, frutto di un protocollo sottoscritto da tutti gli Enti competenti, pone al centro l'interesse pubblico, coniugando le esigenze funzionali con la valorizzazione e la riapertura del Molo, che sarà così reso accessibile e fruibile alla città. Infine, rispetto al rapporto tra la Città e il Porto, le Amministrazioni si sono confrontate sul Molo Beverello e sui lavori della linea Metropolitana della stazione di Piazza Municipio. Nel primo caso, si sta ottemperando alle prescrizioni della Soprintendenza in relazione al ritrovamento dell'antico molo di epoca borbonica, rinvenuto durante i lavori di riqualificazione dell'area **portuale**, e si valuta, nelle more del completamento dei lavori, la possibilità di inserire attrezzature temporanee per l'accoglienza e la ricettività dei passeggeri. Tale valutazione si rende necessaria non solo per la presenza dei numerosi pendolari che quotidianamente effettuano collegamenti con le isole ma è legata anche alle previsioni di ripresa dei flussi turistici destinati ad aumentare, se la condizione sanitaria lo consentirà, in occasione delle iniziative di Procida, Capitale della Cultura 2022. Ancora, relativamente alla nuova uscita della Stazione Municipio della Linea Metropolitana, nell'area antistante la Stazione Marittima, è in corso un confronto tra i settori tecnici del Comune di

The screenshot shows a news article from NAPOLITODAY. The main headline is "Porto di Napoli, vertice a Palazzo San Giacomo: no a gara per vasche colmata Darsena di Napoli Est". Below the headline, there is a sub-headline: "L'incontro tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e Autorità di Sistema Portuale, finalizzato alla discussione di progetti e piani di rigenerazione per la città e lo scalo portuale partenopeo". The article text is partially visible, starting with "Si è tenuto nella giornata di lunedì a Palazzo San Giacomo un incontro tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e Autorità di Sistema Portuale...". To the right of the main text, there is a section titled "I più letti di oggi" with a list of four articles. The first article is "Da Luca 'Mazzetta' della Calabria. Ecco la risposta del...". The second is "Da Luca: perché ho promesso...". The third is "Giulio Di Luca: 'Se cap...'. The fourth is "Mancini, Pizzini: 'Noi...".

Napoli, dell' AdSP e della Metropolitana, finalizzato alla definizione di soluzioni in grado di rendere compatibili i crescenti flussi di viabilità pedonale e carrabile interni al Porto con la soluzione progettuale prevista per la stazione metropolitana



Napoli Today

Napoli

dall' arch. Alvaro Siza e approvata da Ministero, Comune e Soprintendenza.

Napoli Village

Napoli

De Magistris incontra Andrea Annunziata : esaminati ed approfonditi progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli

NAPOLI - Si è tenuto ieri a Palazzo San Giacomo un incontro tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e **Autorità di Sistema Portuale**, finalizzato alla discussione di progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli, che vedono sinergicamente impegnate le tre Istituzioni. All' incontro erano presenti il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris, il Vicesindaco Carmine Piscopo, il Capo di Gabinetto Ernesto Pollice, il Presidente dell' AdSP Andrea Annunziata, il prof. Mario Calabrese e, per la Città Metropolitana, Enrico Panini e Giuseppe Cozzolino. Preliminarmente, le Istituzioni hanno convenuto sull' opportunità di non dare seguito alla gara di progettazione indetta dall' **Autorità di Sistema Portuale** per le vasche di colmata per la Darsena di Napoli Est, indirizzando tutti gli sforzi per interventi di valorizzazione del litorale di San Giovanni, con particolare attenzione al recupero del paesaggio costiero e marino esistente, al ripristino della balneazione e al recupero del mare alla Città, nel rispetto delle previsioni del PRG vigente. Con lo stesso spirito, si è confermato l' impegno delle Amministrazioni a portare avanti, in ottemperanza alle previsioni di cui al Protocollo del 2006, la delocalizzazione dei depositi petroliferi esistenti - prevista anche negli indirizzi del nuovo Piano Urbanistico Comunale - e il non impiego di GNL, dando priorità ai processi di bonifica dell' area SIN, con ricorso a sistemi integrati di riciclo delle acque. Sulla questione, le Amministrazioni si sono impegnate a richiedere nuovamente al Ministero dell' Ambiente un incontro per presentare il piano di trasformazione in chiave di transizione ecologica dell' Area Orientale, dando seguito alla pianificazione attuativa di cui è dotata l' Amministrazione comunale, superando la funzione di retroporto industriale, cui per anni è stata relegata l' area. Inoltre, l' **Autorità di Sistema Portuale**, a nome del Presidente Annunziata, ha reso anche noto di aver già avviato con gli Uffici competenti l' iter per la definizione del Nuovo Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema Portuale**. Ulteriore argomento oggetto dell' incontro è stato il progetto - pubblicamente presentato nei giorni scorsi - di una passeggiata pubblica lungo il Molo San Vincenzo, compatibilmente con le esigenze di sicurezza relative alle funzioni militari esistenti. Il progetto, frutto di un protocollo sottoscritto da tutti gli Enti competenti, pone al centro l' interesse pubblico, coniugando le esigenze funzionali con la valorizzazione e la riapertura del Molo, che sarà così reso accessibile e fruibile alla Città. Infine, rispetto al rapporto tra la Città e il Porto, le Amministrazioni si sono confrontate sul Molo Beverello e sui lavori della linea Metropolitana della stazione di Piazza Municipio. Nel primo caso, si sta ottemperando alle prescrizioni della Soprintendenza in relazione al ritrovamento dell' antico molo di epoca borbonica, rinvenuto durante i lavori di riqualificazione dell' area **portuale**, e si valuta, nelle more del completamento dei lavori, la possibilità di inserire attrezzature temporanee per l' accoglienza e la ricettività dei passeggeri. Tale valutazione si rende necessaria non solo per la presenza dei numerosi pendolari che quotidianamente effettuano collegamenti con le isole ma è legata anche alle previsioni di ripresa dei flussi turistici destinata ad aumentare, se la condizione sanitaria lo consentirà, in occasione delle iniziative di Procida, Capitale della Cultura 2022. Ancora, relativamente alla nuova uscita della Stazione Municipio della Linea Metropolitana, nell' area antistante la Stazione Marittima, è in corso un confronto tra i settori tecnici del Comune di Napoli, dell' AdSP e della Metropolitana, finalizzato alla definizione di soluzioni in grado di rendere compatibili i crescenti flussi di viabilità pedonale e carrabile interni al Porto con la soluzione progettuale prevista per la stazione metropolitana dall' arch.



De Magistris incontra Andrea Annunziata : esaminati ed approfonditi progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli

di Redazione - 17/03/2021 - 10:15

Facebook Twitter LinkedIn YouTube



NAPOLI - Si è tenuto ieri a Palazzo San Giacomo un incontro tra Comune di Napoli, Città Metropolitana e Autorità di Sistema Portuale. Finalizzato alla discussione di progetti e piani di rigenerazione per la Città e il Porto di Napoli, che vedono sinergicamente impegnate le tre istituzioni.

All' incontro erano presenti il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris, il Vicesindaco Carmine Piscopo, il Capo di Gabinetto Ernesto Pollice, il Presidente dell' AdSP Andrea Annunziata, il prof. Mario Calabrese e, per la Città Metropolitana, Enrico Panini e Giuseppe Cozzolino. Preliminarmente, le Istituzioni hanno convenuto sull' opportunità di non dare seguito alla gara di progettazione indetta dall' Autorità di Sistema Portuale per le vasche di colmata per la Darsena di Napoli Est, indirizzando tutti gli sforzi per interventi di valorizzazione del litorale di San Giovanni, con particolare attenzione al recupero del paesaggio costiero e marino esistente, al ripristino della balneazione e al recupero del mare alla Città, nel rispetto delle previsioni del PRG vigente.

Con lo stesso spirito, si è confermato l' impegno delle Amministrazioni a portare avanti, in ottemperanza alle previsioni di cui al Protocollo del 2006, la delocalizzazione dei depositi petroliferi esistenti - prevista anche negli indirizzi del nuovo Piano Urbanistico Comunale - e il non impiego di GNL, dando priorità ai processi di bonifica dell' area SIN, con ricorso a sistemi integrati di riciclo delle acque.

Sulla questione, le Amministrazioni si sono impegnate a richiedere nuovamente al Ministero dell' Ambiente un incontro per presentare il piano di trasformazione in chiave di transizione ecologica dell' Area Orientale, dando seguito alla pianificazione attuativa di cui è dotata l' Amministrazione comunale, superando la funzione di retroporto industriale, cui per anni è stata relegata l' area. Inoltre, l' Autorità di Sistema Portuale, a nome del Presidente Annunziata, ha reso anche noto di aver già avviato con gli Uffici competenti l' iter per la definizione del Nuovo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale.

Ulteriore argomento oggetto dell' incontro è stato il progetto - pubblicamente presentato nei giorni scorsi - di una passeggiata pubblica lungo il Molo San Vincenzo, compatibilmente con le esigenze di sicurezza relative alle funzioni militari esistenti. Il progetto, frutto di un protocollo sottoscritto da tutti gli Enti competenti, pone al centro l' interesse pubblico, coniugando le esigenze funzionali con la valorizzazione e la riapertura del Molo, che sarà così reso accessibile e fruibile alla Città. Infine, rispetto al rapporto tra la Città e il Porto, le Amministrazioni si sono confrontate sul Molo Beverello e sui lavori della linea Metropolitana della stazione di Piazza Municipio. Nel primo caso, si sta ottemperando alle prescrizioni della Soprintendenza in relazione al ritrovamento dell' antico molo di epoca borbonica, rinvenuto durante i lavori di riqualificazione dell' area portuale, e si valuta, nelle more del completamento dei lavori, la possibilità di inserire attrezzature temporanee per l' accoglienza e la ricettività dei passeggeri. Tale valutazione si rende necessaria non solo per la presenza dei numerosi pendolari che quotidianamente effettuano collegamenti con le isole ma è legata anche alle previsioni di ripresa dei flussi turistici destinata ad aumentare, se la condizione sanitaria lo consentirà, in occasione delle iniziative di Procida, Capitale della Cultura 2022. Ancora, relativamente alla nuova uscita della Stazione Municipio della Linea Metropolitana, nell' area antistante la Stazione Marittima, è in corso un confronto tra i settori tecnici del Comune di Napoli, dell' AdSP e della Metropolitana, finalizzato alla definizione di soluzioni in grado di rendere compatibili i crescenti flussi di viabilità pedonale e carrabile interni al Porto con la soluzione progettuale prevista per la stazione metropolitana dall' arch.





Investimenti a Gioia Tauro sulle aree ZES Calabria

GIOIA TAURO Tra le prime Zone Economiche Speciali istituite in Italia sottolinea una nota dell'AdSP la ZES Calabria, guidata dal commissario governativo Rosanna Nisticò, ha un'estensione di superficie pari a 2.444,53 ettari, suddivisa tra aree retro-portuali ed aeroportuali. Intorno a questi territori, ruolo attrattivo di sviluppo è ricoperto dal porto di Gioia Tauro, che assume funzione trainante nel sostegno all'economia dell'intera regione. A tale proposito, al fine di creare le condizioni infrastrutturali favorevoli all'insediamento di nuove imprese, oltre a quelle determinate dalla normativa di settore e relativa alla istituzione delle ZES (incentivi, benefici fiscali e semplificazioni amministrative), l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha inserito nel proprio Piano Operativo Triennale 2021 2023 una serie di opere pubbliche, che puntano a raggiungere questo obiettivo e ad incentivare possibili insediamenti aziendali. In piena sintonia con quanto dichiarato dal ministro per il Sud, Maria Rosaria Carfagna, nel



corso del question time alla Camera dei Deputati, in merito alla volontà di destinare 600 milioni di euro per l'infrastrutturazione delle Zone Economiche Speciali, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha programmato la realizzazione di opere di urbanizzazione dell'area del retroporto, per un valore economico di 10 milioni di euro, per il quale ha fatto richiesta di inserimento nel Piano Nazionale di Rilancio e Resilienza, al fine di preparare le ottimali condizioni di viabilità, illuminazione e canalizzazione delle acque, necessarie a stimolare l'investimento di imprese nazionali ed internazionali in loco. Nel contempo, in osservanza alla normativa nazionale di settore, disciplinata dalla Legge n°117 del 4 ottobre 2019, adeguata alle disposizioni del regolamento UE 2017/625 in materia di controlli sanitari sugli animali e sulle merci che entrano nell'Unione Europea, è stata altresì pianificata la creazione della cittadella delle ispezioni per un valore economico complessivo di 3,5 milioni di euro, per la quale è stata altresì fatto richiesta di inserimento nel PNRR. Si tratta di un'unica area di controllo integrato delle merci, all'interno della quale sarà realizzato anche il punto di ispezione frontaliera, (valore di 2 milioni di euro) al fine di attivare una maggiore semplificazione delle attività di controllo delle merci, che toccano sia gli aspetti sanitari ma anche quelli relativi all'antifrode, per offrire così un ulteriore servizio di sostegno alle attività di trasporto delle aziende che insistono nel del retroporto.

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto Torres. Il bando: sei le domande di finanziamento ammesse

Area industriale, investimenti da 41 milioni di euro

Progetti per rilanciare il settore della chimica verde e della bioeconomia, nuovi investimenti per sostenere il reimpiego dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro: il bando per rilanciare l'area di crisi complessa del polo industriale Porto Torres e Sassari, si è chiuso il 15 marzo con sei domande di finanziamento con programmi di investimento pari, in totale, a quasi 41 milioni di euro. Le agevolazioni richieste dagli imprenditori a Invitalia, l'agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa, sono state poco meno di 27 milioni di euro a fronte dei 22 disponibili, di cui 20 stanziati dal ministero dello Sviluppo economico e 2 milioni concessi dalla Regione a titolo di cofinanziamento.

«Certo si poteva pensare a qualche intervento imprenditoriale in più, l'elemento fondamentale a questo punto era quello di dare un segnale di ripartenza», ha detto il presidente del Consorzio industriale di Sassari, Valerio Scanu, «però abbiamo sempre creduto che si dovessero attuare strumenti concreti per agevolare lo sviluppo e il rilancio delle nostre aree industriali e questo bando lo ha dimostrato».

I sei progetti presentati hanno una capacità di creare 210 nuovi posti di lavoro nelle aree individuate dal Progetto di riconversione e riqualificazione industriale (Prri), per dare nuova linfa a una zona interessata da un grave processo di deindustrializzazione, un programma frutto di un accordo tra vari Ministeri, Regione, Provincia di Sassari, Port Authority, Invitalia, l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro e i Comuni di Porto Torres e Sassari.

Mariangela Pala.



Un patto culturale per il nuovo Teatro che nascerà in Fiera

Uno degli aspetti meno discussi, in queste settimane di dibattiti sulla cittadella fieristica, è stato quello del destino "culturale", di quell' area. Il che appare per certi versi paradossale, se si pensa che tutto è partito proprio dalla demolizione dell' ex teatro in Fiera. Il tema, però, è stato al centro di un confronto, avvenuto ieri mattina (a distanza, su Zoom), tra il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale, Mario Mega, ed il presidente del conservatorio musicale "Corelli", Giuseppe Ministeri.

E tra gli spunti emersi c' è quanto avviene in altre città (pensiamo alla "vicina" Palermo), ma che a Messina spesso sembra utopia: una sinergia vera tra le realtà culturali della città, per valorizzare anche gli spazi della Fiera, specie quelli che prenderanno il posto dell' ex teatro. Mega ha ribadito che il tema è molto più ampio del "post" teatro, riguarda anche gli altri padiglioni e aree che dovranno essere gestite da qualcuno e valorizzate.

«Non intervengo per parlare di eventuali panorami negati né di glorie che furono - ha detto Ministeri -. Dico, e propongo, questo: discutiamo subito di chi dovrà occuparsi di questi spazi che finalmente saranno restituiti alla pubblica fruizione. E alla pubblica gestione. Perché, condivido del tutto l' indirizzo del presidente Mega, la gestione di questi rinnovati e strategici spazi deve essere assolutamente in mano pubblica. Anche perché non mi sembra che i precedenti tentativi di stampo privatistico siano stati fortunati». Ministeri, che è anche consigliere d' amministrazione del Teatro Vittorio Emanuele, dopo aver rappresentato, a proposito del nuovo edificio che sorgerà in Fiera, «le grandi potenzialità che una sala con le caratteristiche previste potrà avere», ha lanciato una proposta precisa: «Costituiamo un organismo, interamente pubblico perché fatto dai soggetti pubblici naturalmente interessati all' utilizzo e alla valorizzazione di questi spazi: l' Università, il Teatro Vittorio Emanuele, il Conservatorio. Naturalmente il Comune. Ma un soggetto (un Consorzio, una Associazione, una Fondazione) che posseda quella autonomia gestionale e velocità d' azione che inevitabilmente spesso questi Enti non riescono ad avere».

Un' idea piaciuta a Mega, anzi, ritenuta la prima proposta operativa in tal senso. Di esempi virtuosi di "alleanze" culturali ce ne sono ovunque. Crearne una messinese attorno al simbolico affaccio a mare potrebbe essere uno degli elementi di svolta di cui la città ha bisogno.

seb.casp.

Ne ha discusso il presidente del "Corelli" Ministeri con l' **Autorità** portuale.



Il Secolo XIX

Focus

la segnalazione per la revisione annuale della legge sulla concorrenza

Antitrust, nel mirino i porti e le spiagge: il piano per Draghi

Rustichelli: «Stop al divieto di autoproduzione, a gara gli arenili»

ALBERTO QUARATI

Genova Meno ostacoli alla fibra, rimozione delle lungaggini all' apertura di nuovi negozi, riforma degli appalti pubblici. La ricetta dell' Antitrust per un' Italia più competitiva, anche alla luce delle conseguenze della pandemia e dei fondi che arriveranno con il Recovery, è fatta degli ingredienti più disparati, che spaziano tra tutti i principali settori dell' economia del Paese. È stata messa nero su bianco dallo stesso presidente dell' Autorità garante, Roberto Rustichelli, in una segnalazione inviata al premier Mario Draghi in vista della revisione della Legge annuale sulla concorrenza.

Ma nel dossier lungo 105 pagine, l' Authority pone l' accento su almeno tre questioni che toccano il cuore dell' economia ligure: autoproduzione, concessioni multiple nei porti, e messa a gara delle spiagge.

«Per sostenere la competitività dei porti italiani e fornire ulteriori stimoli all' efficienza dei gestori dei servizi portuali», l' Authority chiede in sostanza l' abrogazione del cosiddetto "emendamento Gariglio", introdotto nel decreto Rilancio della scorsa estate (e duramente criticato dal leader della Lega, Matteo Salvini) che nei fatti limita a situazioni residuali il ricorso all' autoproduzione, cioè la pratica in base alla quale è consentito agli equipaggi delle navi di effettuare operazioni di carico e scarico: attività che per i sindacati (che ieri hanno già alzato le barricate) dovrebbe invece spettare sempre ai lavoratori portuali. Una trincea che non è solo italiana: la questione dell' autoproduzione infatti è da sempre oggetto di scontro in tutti i porti del mondo Occidentale.

Un altro tema che viene messo in discussione dell' Antitrust è però anche l' attuale divieto, previsto dalla legge portuale (la 84/94), per un terminalista di avere più concessioni nello stesso porto: una questione che proprio a Genova mette in contrapposizione il gruppo Psa di Singapore - che nei fatti controlla il terminal di Pra' e il Sech di Sampierdarena - con Msc, primo cliente dello scalo ma anche terminalista, presente in diversi compendi ma sempre con quote di minoranza.

Non solo: l' Authority ritiene che il divieto di cumulo di concessioni debba essere riservato solo ai porti di piccole dimensioni: nei grandi, liberi tutti, ma i criteri per il rilascio e proroga delle concessioni andrebbero riscritti per essere «chiari, certi, trasparenti e non discriminatori» - anche se va detto che le principali autorizzazioni in Italia sono già state tutte rinnovate nell' ultimo quadriennio.

E poi le concessioni ai balneari: Rustichelli propone di cancellare le proroghe e di selezionare i concessionari in base a principi di concorrenza, imparzialità, trasparenza e pubblicità. In pratica, bandi per le spiagge: a oggi la situazione è incerta, con l' Unione europea che a gennaio ha messo in mora l' Italia per la mancata applicazione della direttiva Bolkestein del 2006 e la proroga automatica delle concessioni al 2033 inserita nella legge di Stabilità del governo Conte I (ma senza decreto attuativo). Inoltre, proprio sulle proroghe, la Procura di Genova ha inviato di recente una lettera agli enti locali, ricordando la prevalenza del diritto europeo su quello nazionale.

L' Antitrust tocca anche il fronte autostrade, dove suggerisce di alzare la quota da mettere a gara dal 60% all' 80%.

L' Authority chiede inoltre di accelerare sulle reti digitali - uno dei punti chiave del Next generation Eu - ma in tema di



rete unica va garantita l' apertura del mercato, per «tutelare concorrenza infrastrutturale e pluralità di reti e tecnologie: è il principale motore per lo sviluppo delle reti». Sul fronte dell' energia, la congestione della rete rischia di costare fino a 1,3 miliardi di euro all' anno agli utenti.



Il Secolo XIX

Focus

Per questo entro il 2022 servono piani per sostituire i contatori e arrivare alla piena liberalizzazione del settore. L' Antitrust inoltre chiede meno ostacoli per le aperture di nuovi negozi, meno su aperture e chiusure settimanali, libertà per gli esercenti nel lanciare saldi e vendite promozionali: misure che possono spingere la crescita perché «si tratta del principale settore economico non finanziario» che può trainare vendite all' ingrosso, produzione, trasporti, logistica e servizi alle imprese.

Rustichelli spinge infine per l' apertura al mercato nel mondo della sanità: più spazio insomma ai privati nell' erogare le cure.

--

Il Secolo XIX

Focus

«Banchine e logistica in mani straniere Serve una legge per la concorrenza»

SIMONE GALLOTTI

Più di un rischio: è già realtà. È «il monopolio di alcuni gruppi, soprattutto stranieri, che oggi controllano la filiera logistica» che «passa sotto il silenzio e l'indifferenza della politica». E l'indice, Stefano Malorgio, non lo punta solamente sugli armatori che stanno comprando terminal, treni e camion. «Ma anche sui fondi e sulle società pubbliche di alcuni Paesi». Il segretario generale della Filt Cgil spiega anche così il cambio repentino, nei rapporti tra sindacati e operatori del settore. Come è avvenuto nel porto di Genova.

Che idea si è fatto di quello sciopero? «La posizione dei terminalisti e di Confindustria voleva sfruttare una fase di grande difficoltà del settore: il contratto non era stato ancora rinnovato, **Assoport** ha i vertici in scadenza, c'era il cambio di governo e continua a pendere la decisione dell'Europa sulla natura giuridica delle nostre Autorità portuali. Ecco, ho avuto l'impressione che si sia provato a riaprire la ferita in un momento complicato, dopo che era stato raggiunto l'accordo con la Culmv, attaccando l'intero sistema portuale. Mi pare però che la mossa non sia riuscita».

E ora?

«Noi un passo l'abbiamo fatto e non era banale, proprio perché c'era una guerra in atto. È stato un successo come conferma il consenso tra i lavoratori. Adesso tocca al ministero: dobbiamo discutere della riforma portuale che non è stata completata. E bisogna decidere cosa fare della natura giuridica delle Authority. Il tempo per un ricorso del ministero non c'è più, speriamo si muova invece **Assoport**, ma serve anche una forte posizione politica del governo».

Fondi, armatori e persino Stati. Il risiko delle banchine sta cambiando, soprattutto a Genova. E il sindacato come riesce a rispondere a questa rivoluzione?

«La verticalizzazione che arriva dagli armatori su banchine e logistica, prova ad abbattere tutte le barriere esistenti.

Questo cambio radicale del sistema ha bisogno di leggi più forti. Da soli, con la contrattazione, sarà difficile intercettare questo cambiamento. È in atto un monopolio dei sistemi logistici che si stanno spostando verso il mare. È un problema serio anche perché non ci sono player italiani, solo stranieri: fondi, armatori, ma anche grandi soggetti pubblici di altri Paesi, come Dhl nella logistica e Psa nei porti. Il sistema centrale è in mano agli stranieri e quando dico che serve un intervento del governo, intendo dire che è vero che dobbiamo provare a superare la frammentazione del nostro sistema, ma dobbiamo farlo con le dovute garanzie. Altrimenti l'Italia rischia di diventare solo un nastro trasportatore: prende la merce e la scarica, ma il valore aggiunto sul territorio è pochissimo e rimangono esclusivamente i problemi».

C'è il rischio di un monopolio straniero?

«Guardi, di fatto c'è già: l'Italia ha pochissime scorte, dipendiamo dalla logistica e un settore così strategico non può vederci assenti. Ma la sensibilità politica è decisamente bassa».

Serve una nuova legge ?

«Il settore della logistica gode aiuti a pioggia: bisognerebbe invece sostenere l'aggregazione di imprese. E poi





Il Secolo XIX

Focus

articolo 18 comma 7 che garantisce la concorrenza nei porti».

--

Il ritorno dell' Antitrust "Dalla sanità a Internet serve più concorrenza"

DI ALDO FONTANAROSA

ROMA - E se i tanti soldi che l' Europa promette, alla fine non bastassero? L' Autorità Antitrust mette una pulce nell' orecchio del governo Draghi. In un documento di 105 pagine, il presidente dell' Antitrust Roberto Rustichelli avverte che il fiume di denaro del Recovery Fund dovrà insinuarsi in un' Italia diversa per generare ricchezza.

Il Paese che Rustichelli immagina, diverso lo è per davvero. Ci sono tanti termovalorizzatori. E colonnine per le ricariche delle auto elettriche a ogni angolo. Le cliniche private sono in prima linea, con gli ospedali pubblici, nell' assistenza sanitaria. Intanto le piccole aziende - se decotte e in perdita strutturale - vengono cancellate dalla scena senza più assistenzialismi. In questa Italia liberalizzata, l' Antitrust chiede anche una vigilanza speciale su piattaforme digitali come Amazon e le sue sorelle.

Il documento dell' Antitrust punta a guidare il governo Draghi nella stesura della Legge annuale sulla Concorrenza che creerà le condizioni per una più corretta competizione tra le imprese, incluse quelle della salute. Nel pieno della terza ondata da Covid-19, l' Antitrust apre un' autostrada davanti alla scalpitante sanità privata. L' ammalato - è la tesi - dovrebbe essere libero di scegliere tra assistenza pubblica e assistenza privata, senza ostacoli. Per questo tutte le strutture di cura vanno convinte a pubblicare - intanto - i dati dei loro risultati nell' assistenza ai malati, perché le famiglie possano orientarsi verso i medici e gli infermieri migliori. Attività sanitarie oggi riservate alle strutture convenzionate con il Servizio sanitario andrebbero aperte a tutti i privati.

La svolta ambientale - continua l' Antitrust - passa attraverso spese importanti. I porti italiani devono accogliere sempre più le navi trasporta- container, meno inquinanti dei Tir su strada. Per questo i troppi vincoli a concessioni e investimenti vanno rimossi. Come esistono una molteplicità di marchi che ci vendono la benzina o il diesel al distributore, andrebbero incoraggiati imprenditori anche esteri a creare più reti di colonnine elettriche per auto. Le famiglie certo possono fare molto per risparmiare risorse scarse come l' acqua o l' energia. Ma la tecnologia dovrà assisterle. Entro il 2022, le società della luce con più di 100 mila mila utenti devono avere un piano per installare i contatori 2G (macchine intelligenti che monitorano i nostri consumi ogni 15 minuti). I termovalorizzatori? Andrebbero aperti in tutta Italia, anche a costo di affidare a un commissario poteri straordinari di fronte all' inerzia del governo o dei governatori.

E mentre i giganti del commercio elettronico hanno campo libero, incredula l' Antitrust nota che Regioni e Comuni continuano a imporre regole sugli orari e i giorni di apertura dei negozi su strada, e sui periodi dei saldi. Aprire un nuovo esercizio, intanto, resta un' impresa per pochi coraggiosi.

Sul modello tedesco, l' Antitrust vuole vigilare infine sull' abuso di "dipendenza economica" che può far capo alle piattaforme digitali.

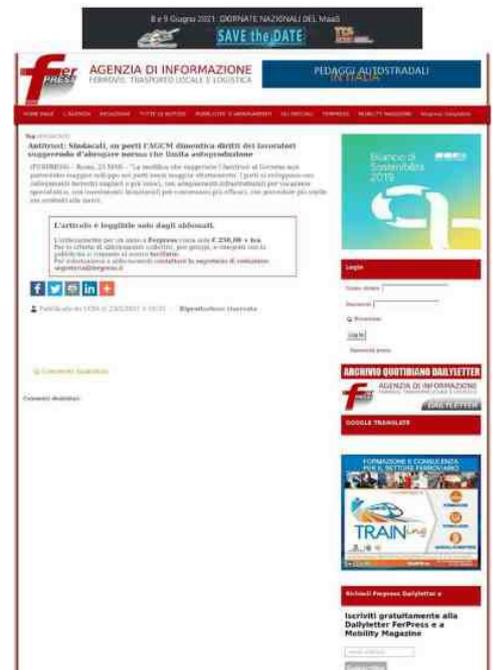
Sei Amazon? Senza di te, migliaia di imprese non possono vendere i loro prodotti? E allora sei tenuto a una condotta sempre equa e non discriminatoria. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Antitrust: Sindacati, su porti l' AGCM dimentica diritti dei lavoratori suggerendo d' abrogare norma che limita autoproduzione

(FERPRESS) Roma, 23 MAR La modifica che suggerisce l'Antitrust al Governo non porterebbe maggior sviluppo nei porti bensì maggior sfruttamento. I porti si sviluppano con collegamenti terrestri migliori e più veloci, con adeguamenti infrastrutturali per vocazione specialistica, con investimenti immateriali per connessioni più efficaci, con procedure più snelle nei controlli alle merci. Asserire che obbligando il personale marittimo alle operazioni di carico e scarico delle navi porterebbe maggior sviluppo significa non conoscere i porti e scegliere di stare dalla parte di alcune imprese a danno del sistema complessivo e a danno dei lavoratori. Il nodo vero è la forte spinta di queste imprese nel voler difendere il proprio potere di mercato e favorire una liberalizzazione selvaggia dei servizi tecnico nautici e della stessa autoproduzione piuttosto che dover affidare le operazioni portuali, a determinate condizioni, ai soggetti individuati dalla legge. Così dichiarano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in merito alla segnalazione inviata dall'Autorità per la concorrenza nel mercato al Governo, con la quale suggerisce di abrogare la norma che limita l'autoproduzione portuale cioè lo svolgimento da parte dei

marittimi di mansioni dei portuali. Proseguono le organizzazioni sindacali: La concorrenza tra imprese fatta tagliando sui diritti e sulle retribuzioni dei lavoratori è una concorrenza malsana, non basata sulla qualità del servizio offerto come invece dovrebbe essere. L'Antitrust dovrebbe tenerne conto quando propone norme che favoriscono il dumping contrattuale e, potenzialmente, gli infortuni sul lavoro. Come sindacati chiediamo semplicemente che ognuno faccia il suo lavoro, per cui il lavoro dei portuali sia lasciato a loro, dato che hanno una formazione specifica e visto che gli infortuni sul lavoro nei porti non sono una rarità. Piangere i morti sul lavoro una volta all'anno, l'11 ottobre, nella giornata dedicata, ci sembra un po' retorico se poi non seguono i fatti, cioè la tutela reale della salute e sicurezza dei lavoratori, che si fa anche rispettando le mansioni di ognuno. In ogni caso concludono le tre Federazioni il Mims scenda in campo e si adoperi per il rispetto della legge emanando urgentemente il decreto attuativo della norma così come è opportuno affrontare con i Ministeri competenti la questione del ruolo dell'Autorità dei Trasporti atteso che, sempre più spesso, assistiamo a pronunciamenti discutibili.



L' Antitrust esorta a rivedere le norme sulle concessioni portuali e a rimuovere le restrizioni all' autoproduzione

Inviata una segnalazione al governo L' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in una segnalazione odierna al governo, ha formulato diverse proposte di riforma concorrenziale, tra cui alcune per il settore portuale. In particolare, l' Antitrust, evidenziando il regime di incertezza che caratterizza le modalità di affidamento delle concessioni portuali, ha sottolineato la necessità di «un intervento in via normativa al fine di giungere a una modalità di assegnazione delle concessioni portuali che limiti l' attuale eccessiva discrezionalità delle autorità competenti in merito alle modalità di rilascio/rinnovo delle concessioni e che garantisca i partecipanti sul rispetto dei principi comunitari di trasparenza, pubblicità e non discriminazione». Inoltre l' AGCM ha rilevato la necessità di rafforzare «lo strumento della revoca delle concessioni ove gli affidatari non rispettino le condizioni definite nel contratto di affidamento, al fine di stimolare l' efficienza dei concessionari e incrementare la competitività del settore». L' Autorità ha quindi auspicato «una riformulazione dell' art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nel senso di individuare criteri certi, chiari, trasparenti e non discriminatori per il rilascio

delle concessioni demaniali portuali, nonché per la definizione della loro durata e delle modalità di revoca». Inoltre l' AGCM ha proposto, «in un' ottica di sviluppo e crescita del settore portuale, che il comma 7 dell' art. 18, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sia riformulato, prevedendo un' applicazione del divieto di cumulo di concessioni per la medesima attività solo per i porti di ridotte dimensioni, al cui interno è più facile che si creino situazioni di potere di mercato, e/o per quelle tipologie di attività che prevedono dinamiche concorrenziali limitate al singolo porto». L' Antitrust è intervenuta anche in merito alle limitazioni all' attività di autoproduzione nelle operazioni portuali, ricordando di aver «recentemente avuto modo di rappresentare che l' introduzione del citato comma 4 bis - nella misura in cui prevede che l' attività di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali possa essere svolta solo in caso in cui non vi siano le necessarie attrezzature o maestranze nel porto di attracco - riduca drasticamente la possibilità per i vettori marittimi di ricorrere all' autoproduzione delle operazioni portuali (che diventa ipotesi meramente residuale)». Specificando che l' esortazione ha il fine di valorizzare il vincolo competitivo esercitabile dall' autoproduzione, l' AGCM ha quindi proposto «l' abrogazione della norma di cui al comma 4 bis dell' art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, onde rafforzare le dinamiche competitive e di mercato nell' esercizio delle attività portuali, al fine di accrescere l' attrattività, anche internazionale, del comparto portuale in Italia». Nell' ambito di alcune considerazioni rivolte lo scorso novembre ai membri del parlamento e del governo in merito ad alcune criticità concorrenziali derivanti dalle modifiche apportate all' articolo 16 della legge 84/94, l' AGCM aveva rilevato inoltre che «la disposizione di cui al comma 4-bis dell' articolo 16 della citata legge n. 84/1994, per un verso, altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri Stati membri, discriminando i primi ove non è più possibile svolgere in autoproduzione le attività portuali e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con la finalità della normativa di rilancio del settore portuale. I porti italiani, infatti, potrebbero essere penalizzati dalla scelta dei vettori marittimi di non farvi scalo, non potendo ivi svolgere le operazioni portuali in autoproduzione, con conseguente riduzione a cascata anche degli introiti dei relativi indotti». Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato **SEGNALAZIONE** ai sensi degli artt. 21 e 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287 in merito a: Proposte di riforma concorrenziale, ai fini della Legge Annuale per il Mercato e la



Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto
23 marzo 2021

L'Antitrust esorta a rivedere le norme sulle concessioni portuali e a rimuovere le restrizioni all'autoproduzione

Inviata una segnalazione al governo

L'Antitrust Garante della Concorrenza e del Mercato, in una segnalazione odierna al governo, ha formulato diverse proposte di riforma concorrenziale, tra cui alcune per il settore portuale. In particolare, l'Antitrust, evidenziando il regime di incertezza che caratterizza le modalità di affidamento delle concessioni portuali, ha sottolineato la necessità di un intervento in via normativa al fine di giungere a una modalità di assegnazione delle concessioni portuali che limiti l'attuale eccessiva discrezionalità delle autorità competenti in merito alle modalità di rilascio/rinnovo delle concessioni e che garantisca i partecipanti sul rispetto dei principi comunitari di trasparenza, pubblicità e non discriminazione.

Inoltre l'AGCM ha rilevato la necessità di rafforzare «lo strumento della revoca delle concessioni ove gli affidatari non rispettino le condizioni definite nel contratto di affidamento, al fine di stimolare l'efficienza dei concessionari e incrementare la competitività del settore». L'Autorità ha quindi auspicato «una riformulazione dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nel senso di individuare criteri certi, chiari, trasparenti e non discriminatori per il rilascio delle concessioni demaniali portuali, nonché per la definizione della loro durata e delle modalità di revoca».

Inoltre l'AGCM ha proposto, «in un'ottica di sviluppo e crescita del settore portuale, che il comma 7 dell'art. 18, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sia riformulato, prevedendo un'applicazione del divieto di cumulo di concessioni per la medesima attività solo per i porti di ridotte dimensioni, al cui interno è più facile che si creino situazioni di potere di mercato, e/o per quelle tipologie di attività che prevedono dinamiche concorrenziali limitate al singolo porto».

L'Antitrust è intervenuta anche in merito alle limitazioni all'attività di autoproduzione nelle operazioni portuali, ricordando di aver «recentemente avuto modo di rappresentare che l'introduzione del citato comma 4 bis - nella misura in cui prevede che l'attività di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali possa essere svolta solo in caso in cui non vi siano le necessarie attrezzature o maestranze nel porto di attracco - riduca drasticamente la possibilità per i vettori marittimi di ricorrere all'autoproduzione delle operazioni portuali (che diventa ipotesi meramente residuale)».

Specificando che l'esortazione ha il fine di valorizzare il vincolo competitivo esercitabile dall'autoproduzione, l'AGCM ha quindi proposto «l'abrogazione della norma di cui al comma 4 bis dell'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, onde rafforzare le dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali, al fine di accrescere l'attrattività, anche internazionale, del comparto portuale in Italia».

Nell'ambito di alcune considerazioni rivolte lo scorso novembre ai membri del parlamento e del governo in

WEB



Informare

Focus

della competitività del sistema portuale nazionale è un fattore strategico per la crescita del Paese. Il commercio intercontinentale via mare ha visto negli ultimi anni, lo sviluppo di un numero assai limitato di grandi imprese armatoriali e il fenomeno del cosiddetto gigantismo navale, ovvero la tendenza delle compagnie navali a dotarsi di flotte composte di navi porta-container con capacità e dimensioni particolarmente elevate. Ciò ha richiesto (e richiede tutt' ora) l' adeguamento delle infrastrutture dei nostri porti e la necessità che alcuni di essi assumano la connotazione di hub portuali per lo svolgimento dell' attività di transhipment . Inoltre, la specializzazione dei commerci marittimi su navi portacontainer di grandi dimensioni, comportando un abbattimento dei costi di navigazione, tende ad esacerbare la concorrenza tra porti situati anche a centinaia di chilometri l' uno dall' altro, premiando quelli meglio attrezzati e con costi portuali inferiori ³⁴ . Assume rilievo anche la tendenza, su scala globale, ad una progressiva integrazione verticale delle grandi imprese di navigazione nelle infrastrutture portuali, come testimoniato, a livello nazionale, anche da alcune recenti operazioni notificate all' Autorità ³⁵ . In tale prospettiva, una maggiore competitività dei porti del Paese rispetto a quelli dei Paesi limitrofi potrà consentire di intercettare quote sempre maggiori di traffico - sia di tipo hinterland sia di tipo transhipment . Inoltre, la crescita dei principali scali nazionali consentirà altresì di valorizzare al meglio gli importanti investimenti infrastrutturali volti a fornire adeguato supporto logistico alle attività retroportuali (collegamenti ferroviari, centri di scambio logistico, raccordi autostradali, ecc.). Nel contesto delineato, la realizzazione di investimenti volti ad aumentare la competitività degli scali nazionali, soprattutto in termini di raggiungimento di adeguati livelli di efficienza delle infrastrutture, e i processi di concorrenza dinamica possono risultare in parte limitati da alcune norme e/o regolazioni vigenti. Pertanto, l' Autorità ritiene necessario un intervento dei legislatori sugli aspetti normativi nel seguito descritti. Interventi generali in materia di concessioni portuali L' attuale procedura per l' assegnazione delle concessioni demaniali marittime in ambito portuale è quella prevista dall' art. 37 del Codice della Navigazione e dall' art. 18 del suo regolamento di attuazione (d.P.R. n. 328/1952). L' art. 37 del Codice della Navigazione stabilisce che, nell' ipotesi in cui pervengano all' Autorità preposta (le Autorità di Sistema Portuale) più domande di concessione in relazione ad un medesimo bene del demanio marittimo, deve essere preferito il richiedente che " offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell' amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico ". In questo contesto normativo molto risalente, nel 1994, si è inserito l' art. 18 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 ³⁶ , recante " Riordino della legislazione in materia portuale ", che al comma 1 prevede che l' Autorità preposta affidi in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell' ambito portuale alle imprese che siano state autorizzate all' espletamento delle operazioni portuali, rinviando, ad un successivo decreto ministeriale la definizione di adeguati criteri per stabilire le forme di pubblicità per le procedure di affidamento delle concessioni, la scelta del concessionario, la durata delle concessioni, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario, i limiti minimi dei canoni da versare e i criteri per il rilascio delle concessioni. Il Ministero competente, in tre distinte occasioni ha predisposto una bozza di Decreto attuativo dell' art. 18, comma 1, della legge n. 84/1994; in tutti e tre i casi il Consiglio di Stato ha reso un proprio parere sullo schema di provvedimento ³⁷ ; tuttavia, come anche evidenziato dall' Autorità nel 2018 ³⁸ , questo decreto non è mai stato approvato e ciò ha causato negli anni un regime di incertezza con riferimento alle modalità di affidamento delle concessioni ³⁹ . Nell' ultima occasione in cui ha dovuto esprimersi su di una bozza del decreto attuativo, il Consiglio di Stato, non condividendo le soluzioni proposte nello schema di provvedimento (che erano ancora rigidamente allineate alla procedura ex art. 37 del Codice della Navigazione e del suo regolamento attuativo), ha dichiarato che " non può accettarsi che tutta la procedura continui a prendere le mosse dall' istanza dello stesso soggetto interessato al rilascio della concessione demaniale (o al rinnovo della stessa, come è il caso tipico),

concedendo agli altri soggetti solo la possibilità, in un termine che può andare da trenta a novanta giorni, di presentare osservazioni o eventuali domande concorrenti [...] Non risulta, cioè, accettabile che, invece di assecondare le nuove linee strategiche nazionali di pianificazione e programmazione del ruolo dei singoli porti, non più considerati entità



Informare

Focus

a sé, la procedura di assegnazione della concessione dell' area o della singola banchina muova esclusivamente dall' istanza dell' interessato, senza un atto di programmazione a monte che sfoci poi in un bando ed in una, seppur peculiare, procedura di gara ad evidenza pubblica per la concessione del bene, dove la valutazione strategica non sia spostata al momento successivo della verifica di coerenza dell' istanza presentata per le concessioni di più lunga durata, e delle eventuali istanze concorrenti, con l' atto di pianificazione nazionale. " 40 . A questa posizione del Consiglio di Stato in sede consultiva si sono poi aggiunti gli interventi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 41 e dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) 42 , che vanno nella direzione di aumentare l' efficienza, la trasparenza e la non discriminatorietà delle procedure. Tutto ciò considerato, l' Autorità ritiene necessario un intervento in via normativa al fine di giungere a una modalità di assegnazione delle concessioni portuali che limiti l' attuale eccessiva discrezionalità delle autorità competenti in merito alle modalità di rilascio/rinnovo delle concessioni e che garantisca i partecipanti sul rispetto dei principi comunitari di trasparenza, pubblicità e non discriminazione 43 . Pur nella consapevolezza delle specificità che caratterizzano il settore portuale - che non consentono un' agevole e immediata trasposizione delle procedure di selezione previste dal Codice dei contratti pubblici per l' affidamento delle concessioni portuali - si ritiene in ogni caso necessario prevedere forme di affidamento che consentano, nel rispetto delle best practice di settore, alle Autorità di Sistema Portuale, in qualità di soggetti deputati ad individuare le esigenze di sviluppo delle aree portuali, di mettere in competizione tra loro domande concorrenti allo sviluppo di determinate aree e beni demaniali e di valutarle sulla base di parametri tecnici, economici e finanziari oggettivi e conoscibili ex ante . Al tempo stesso, si ritiene che andrebbe rafforzato lo strumento della revoca delle concessioni ove gli affidatari non rispettino le condizioni definite nel contratto di affidamento, al fine di stimolare l' efficienza dei concessionari e incrementare la contendibilità dei beni. L' Autorità auspica una riformulazione dell' art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nel senso di individuare criteri certi, chiari, trasparenti e non discriminatori per il rilascio delle concessioni demaniali portuali, nonché per la definizione della loro durata e delle modalità di revoca.

Filt, Fit e Uilt, no all' eliminazione dei limiti all' autoproduzione nei porti proposta dall' Antitrust

La concorrenza tra imprese fatta tagliando sui diritti e sulle retribuzioni dei lavoratori - hanno denunciato i sindacati - è una concorrenza malsana Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno ribadito la loro contrarietà all' eliminazione dei limiti alla possibilità di svolgere attività in autoproduzione nei porti, cioè al rizzaggio e derizzaggio dei mezzi principalmente sui traghetti ro-pax e le navi ro-ro ad opera del personale di bordo, che è stata proposta oggi dall' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (del 23 marzo 2021). «La modifica che suggerisce l' Antitrust al governo - hanno sottolineato i tre sindacati - non porterebbe maggior sviluppo nei porti bensì maggior sfruttamento. I porti si sviluppano con collegamenti terrestri migliori e più veloci, con adeguamenti infrastrutturali per vocazione specialistica, con investimenti immateriali per connessioni più efficaci, con procedure più snelle nei controlli alle merci. Asserire che obbligando il personale marittimo alle operazioni di carico e scarico delle navi porterebbe maggior sviluppo - hanno evidenziato Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti - significa non conoscere i porti e scegliere di stare dalla parte di alcune imprese a danno del sistema complessivo e a danno dei lavoratori. Il nodo vero è la forte spinta di queste imprese nel voler difendere il proprio potere di mercato e favorire una liberalizzazione selvaggia dei servizi tecnico nautici e della stessa autoproduzione piuttosto che dover affidare le operazioni portuali, a determinate condizioni, ai soggetti individuati dalla legge». «La concorrenza tra imprese fatta tagliando sui diritti e sulle retribuzioni dei lavoratori - hanno denunciato le tre organizzazioni sindacali - è una concorrenza malsana, non basata sulla qualità del servizio offerto come invece dovrebbe essere. L' Antitrust dovrebbe tenerne conto quando propone norme che favoriscono il dumping contrattuale e, potenzialmente, gli infortuni sul lavoro. Come sindacati chiediamo semplicemente che ognuno faccia il suo lavoro, per cui il lavoro dei portuali sia lasciato a loro, dato che hanno una formazione specifica e visto che gli infortuni sul lavoro nei porti non sono una rarità. Piangere i morti sul lavoro una volta all' anno, l' 11 ottobre, nella giornata dedicata, ci sembra un po' retorico se poi non seguono i fatti, cioè la tutela reale della salute e sicurezza dei lavoratori, che si fa anche rispettando le mansioni di ognuno». «In ogni caso - hanno esortato le tre federazioni sindacali - il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili scenda in campo e si adoperi per il rispetto della legge emanando urgentemente il decreto attuativo della norma così come è opportuno affrontare con i ministeri competenti la questione del ruolo dell' Autorità dei Trasporti atteso che, sempre più spesso, assistiamo a pronunciamenti discutibili».



Informazioni Marittime

Focus

Sindacati confermano contrarietà all'autoproduzione

Secondo Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti aumenterebbero sfruttamento e infortuni, oltre ad abbassare la qualità dei servizi portuali

«Non porterebbe maggior sviluppo nei porti bensì maggior sfruttamento». Così Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti ribadiscono la loro contrarietà all'eliminazione dei limiti all'autoproduzione, come proposto dall'Antitrust al governo. I sindacati sottolineano come «asserire che obbligando il personale marittimo alle operazioni di carico e scarico delle navi porterebbe maggior sviluppo significa non conoscere i porti e scegliere di stare dalla parte di alcune imprese a danno del sistema complessivo e a danno dei lavoratori. Il nodo vero è la forte spinta di queste imprese nel voler difendere il proprio potere di mercato e favorire una liberalizzazione selvaggia dei servizi tecnico nautici e della stessa autoproduzione piuttosto che dover affidare le operazioni portuali, a determinate condizioni, ai soggetti individuati dalla legge». Secondo le tre sigle sindacali la liberalizzazione dell'autoproduzione avvierebbe una «concorrenza malsana, non basata sulla qualità del servizio offerto», favorendo «il dumping contrattuale e, potenzialmente, gli infortuni sul lavoro. Come sindacati chiediamo semplicemente che ognuno faccia il suo lavoro, per cui il lavoro dei portuali sia lasciato a loro, dato che hanno una formazione specifica e visto che gli infortuni sul lavoro nei porti non sono una rarità». Lo sviluppo portuale non passa per l'autoproduzione ma «con collegamenti terrestri migliori e più veloci, con adeguamenti infrastrutturali per vocazione specialistica, con investimenti immateriali per connessioni più efficaci, con procedure più snelle nei controlli alle merci». Infine, si esorta il ministero delle Infrastrutture a emanare «urgentemente il decreto attuativo della norma così come è opportuno affrontare con i ministeri competenti la questione del ruolo dell'Autorità dei Trasporti atteso che, sempre più spesso, assistiamo a pronunciamenti discutibili». - credito immagine in alto



Informazioni Marittime

Focus

Autoproduzione e concessioni, Antitrust chiede la fine del protezionismo

In un lungo documento con proposte di legge generali sulla concorrenza, l'AGCM chiede l'abrogazione del comma 4 bis art. 16 e la modifica del comma 7 art. 18 della legge 84/94. In nome della competitività di mercato dell'Italia

a cura di Paolo Bosso La limitazione del diritto all'autoproduzione dei servizi e delle operazioni portuali - contenuta nel "Decreto Rilancio", uno dei decreti economici del governo Conte - penalizza la competitività commerciale e andrebbe abrogata. Lo sostiene l'Antitrust, in un lungo documento inviato al governo Draghi con le proposte di legge sulla concorrenza (la materia portuale è trattata da pagina 20 in poi). Per quanto riguarda il mare, le proposte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sono due, autoproduzione e concessioni portuali. L'assunto generale dell'Antitrust è lo scenario altamente tecnologico, da un lato, e il gigantismo navale, dall'altro, che caratterizzano oggi lo shipping. In un contesto del genere, afferma l'AGCM, garantire corporativamente la protezione dei portuali e rilasciare cumulativamente le concessioni è controproducente per tutti. Mentre con la digitalizzazione e le economie di scala i costi si riducono e la velocità degli interscambi aumenta, il protezionismo senza concorrenza delle storiche compagnie portuali e degli storici terminalisti blocca essenzialmente lo sviluppo infrastrutturale e la competitività, disincentivando l'alta tecnologia come, per esempio, l'automazione, alimentando un circolo vizioso. Leggi il documento Antitrust inviato al governo Il DL Rilancio, approvato dal Parlamento l'estate scorsa, è un decreto economico molto grande. Contiene diverse misure per la portualità italiana. Tra queste, la modifica dell'articolo 16 della legge 84/94, quello sulle compagnie portuali. Un intervento criticato dalla maggior parte delle associazioni di categoria, eccetto i sindacati. In poche parole, si limita fortemente la possibilità per le compagnie marittime di usufruire di manodopera di bordo per le operazioni, per esempio, di rizzaggio, carico e scarico delle merci visto che l'autoproduzione viene autorizzata solo quando non ci sono portuali a terra disponibili, il che non accade praticamente mai. Secondo l'Antitrust «il ricorso all'auto-produzione può essere un elemento importante per contenere l'eventuale potere di mercato delle compagnie portuali e stimolare l'efficienza nella fornitura dei servizi portuali. Inoltre, la norma in questione appare suscettibile di ridurre la competitività dei porti italiani rispetto ai porti limitrofi di altri Stati membri, potendo penalizzare il settore portuale laddove incida sulla scelta dei vettori marittimi di non attraccare nei porti italiani, non potendo ivi svolgere in autoproduzione le operazioni portuali». Per questa l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato propone l'abrogazione della norma in cui al comma 4 bis dell'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, onde rafforzare le dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali, al fine di accrescere l'attrattività, anche internazionale, del comparto portuale in Italia». Infine, sulle concessioni l'Antitrust chiede sostanzialmente che se ne elimini il cumulo, se non nei piccoli porti. Una riformulazione dell'art. 18 della legge 84/94, per «individuare criteri certi, chiari, trasparenti e non discriminatori per il rilascio delle concessioni demaniali portuali, nonché per la definizione della loro durata e delle modalità di revoca». In particolare, l'AGCM chiede una riformulazione del comma 7 dell'art. 18, «prevedendo un'applicazione del divieto di cumulo di concessioni per la medesima attività solo per i porti di ridotte dimensioni, al cui interno è più facile che si creino situazioni di potere di mercato, e/o per quelle tipologie di attività che prevedono dinamiche concorrenziali limitate al singolo porto. - credito immagine in alto.



Sindacati: Antitrust dimentica diritti dei portuali

Suggerendo di abrogare la norma che limita l'autoproduzione

Redazione

ROMA Antitrust dimentica i diritti dei lavoratori portuali. A sostenerlo sono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti a seguito della segnalazione inviata dall'Autorità per la concorrenza nel mercato al Governo, con la quale suggerisce di abrogare la norma che limita l'autoproduzione portuale cioè lo svolgimento da parte dei marittimi di mansioni dei portuali. La modifica che suggerisce l'Antitrust al Governo non porterebbe maggior sviluppo nei porti bensì maggior sfruttamento. I porti dichiarano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti si sviluppano con collegamenti terrestri migliori e più veloci, con adeguamenti infrastrutturali per vocazione specialistica, con investimenti immateriali per connessioni più efficaci, con procedure più snelle nei controlli alle merci. Asserire che obbligando il personale marittimo alle operazioni di carico e scarico delle navi porterebbe maggior sviluppo significa non conoscere i porti e scegliere di stare dalla parte di alcune imprese a danno del sistema complessivo e a danno dei lavoratori. Il nodo vero è la forte spinta di queste imprese nel voler difendere il proprio potere di mercato e favorire una liberalizzazione selvaggia dei servizi tecnico nautici e della stessa autoproduzione piuttosto che dover affidare le operazioni portuali, a determinate condizioni, ai soggetti individuati dalla legge. Proseguono le organizzazioni sindacali: La concorrenza tra imprese fatta tagliando sui diritti e sulle retribuzioni dei lavoratori è una concorrenza malsana, non basata sulla qualità del servizio offerto come invece dovrebbe essere. L'Antitrust dimentica che dovrebbe tenerne conto quando propone norme che favoriscono il dumping contrattuale e, potenzialmente, gli infortuni sul lavoro. Come sindacati chiediamo semplicemente che ognuno faccia il suo lavoro, per cui il lavoro dei portuali sia lasciato a loro, dato che hanno una formazione specifica e visto che gli infortuni sul lavoro nei porti non sono una rarità. Piangere i morti sul lavoro una volta all'anno, l'11 ottobre, nella giornata dedicata, ci sembra un po' retorico se poi non seguono i fatti, cioè la tutela reale della salute e sicurezza dei lavoratori, che si fa anche rispettando le mansioni di ognuno. In ogni caso concludono le tre Federazioni il Mims scenda in campo e si adoperi per il rispetto della legge emanando urgentemente il decreto attuativo della norma così come è opportuno affrontare con i Ministeri competenti la questione del ruolo dell'Autorità dei Trasporti atteso che, sempre più spesso, assistiamo a pronunciamenti discutibili.



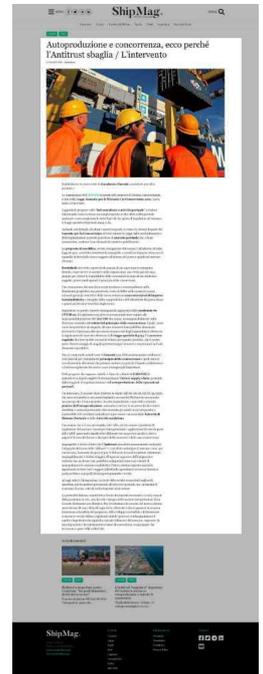
Sindacati a muso duro contro l'Antitrust: Sui porti dimentica i diritti dei lavoratori

Roma La modifica che suggerisce l'Antitrust al governo non porterebbe maggior sviluppo nei porti bensì maggior sfruttamento. I porti si sviluppano con collegamenti terrestri migliori e più veloci, con adeguamenti infrastrutturali per vocazione specialistica, con investimenti immateriali per connessioni più efficaci, con procedure più snelle nei controlli alle merci. E' quanto dichiarano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in merito alla segnalazione inviata dall'Autorità per la concorrenza sul mercato portuale al governo, con la quale suggerisce di abrogare la norma che limita l'autoproduzione portuale cioè lo svolgimento da parte dei marittimi di mansioni dei portuali. Asserire che obbligando il personale marittimo alle operazioni di carico e scarico delle navi porterebbe maggior sviluppo significa non conoscere i porti e scegliere di stare dalla parte di alcune imprese a danno del sistema complessivo e a danno dei lavoratori affermano. Secondo le organizzazioni sindacali la concorrenza tra imprese fatta tagliando sui diritti e sulle retribuzioni dei lavoratori è una concorrenza malsana, non basata sulla qualità del servizio offerto come invece dovrebbe essere. In ogni caso concludono le tre federazioni il MIMS scenda in campo e si adoperi per il rispetto della legge emanando urgentemente il decreto attuativo della norma così come è opportuno affrontare con i ministeri competenti la questione del ruolo dell'Autorità dei Trasporti atteso che, sempre più spesso, assistiamo a pronunciamenti discutibili.



Autoproduzione e concorrenza, ecco perché l'Antitrust sbaglia / L'intervento

Pubblichiamo un intervento di Gaudenzio Parenti, consulente giuridico portuale / La segnalazione dell'AGCOM in merito alle proposte di riforma concorrenziale, ai fini della Legge Annuale per il Mercato e la Concorrenza 2021, lascia basiti ed interdetti. Leggendo le proposte sulle Infrastrutture e attività portuale si deduce chiaramente come la stessa sia completamente avulsa dalla realtà portuale nazionale e non comprenda la ratio legis che ha spinto il Legislatore ad emanare la Legge speciale 28 gennaio 1994, n.84. Andando nel dettaglio di alcuni concetti espressi, si evince la volontà da parte del Garante per la Concorrenza di voler minare la Legge dalle sue fondamenta e di deregolamentare in modo pericoloso il mercato portuale che, è bene rammentare, contiene in se elementi di carattere pubblicistico. La proposta di modifica, ovvero abrogazione del comma 7 all'articolo 18 della legge de qua, creerebbe situazioni di monopolio e cartelli tra imprese attraverso il controllo di fatto dello stesso soggetto all'interno del porto e quindi del mercato rilevante. Rustichelli dovrebbe sapere che la norma di cui sopra non è certamente desueta, come invece si asserisce nella segnalazione, ma creata già dal 1994 proprio per vietare la cumulabilità delle concessioni in capo ad un medesimo soggetto, preservando quindi il principio della concorrenza. Una concorrenza che non deve essere travisata e contestualizzata nella dominanza geografica, ma preservata, come stabilito nella norma in esame, evitando pratiche restrittive della stessa attraverso concentrazioni di imprese terminalistiche a discapito della competitività e dell'attrattività del porto stesso e quindi ad ulteriore beneficio degli utenti. Soprattutto in questo contesto emergenziale ingenerato dalla pandemia da COVID-19, il Legislatore non deve in nessun modo dare seguito alle improponibili proposte dell'AGCOM che vanno, incomprensibilmente nella direzione contraria alla tutela del principio della concorrenza. I porti, intesi come infrastrutture strategiche, devono rimanere bene pubblico demaniale attrezzato e funzionale alle operazioni commerciali degli imprenditori, attraverso la regolazione del mercato effettuata dalla legge speciale 84/94. Un mercato regolato che deve inoltre cercare di evitare, per quanto possibile, che il nostro paese diventi ostaggio di singoli operatori magari stranieri o impersonati in fondi altamente speculativi. Non si comprende quindi come il Garante non abbia minimamente analizzato i reali pericoli per l'integrità del principio della concorrenza e quali siano le vere distorsioni allo stesso che possono mettere in pericolo l'aspetto pubblicistico e l'interesse generale del nostro asset strategico più importante. Nelle proposte che seguono, infatti, è chiara la volontà dell'AGCOM di permettere a singoli soggetti di monopolizzare l'intera supply chain, partendo dalla completa deregolamentazione sull'autoproduzione delle operazioni portuali. Un intervento, il secondo dopo l'entrata in vigore dell'art.199 bis del DL 34/2020, che mira ad interferire nei poteri legislativi sovrani del Parlamento attaccando una norma che, è bene ricordare, ha solo regolarizzato e non certo vietato la pratica dell'autoproduzione, andando a tutelare la sicurezza dei lavoratori marittimi e portuali precisando ulteriormente gli ambiti in cui tale pratica è ammissibile e le condizioni autorizzative per essere concessa dalle Autorità di Sistema Portuale o dalle Autorità marittime. Una norma che si è resa necessaria, inter alia, per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse da parte delle **AdSP**, generando significative differenze tra un porto e un altro, dove a pagare è il costo del lavoro a discapito della sicurezza e della sana concorrenza. Inspiegabile è invece il fatto che l'Antitrust non abbia minimamente analizzato l'oligopolio del mare delle Alliance e i suoi effetti nefasti per il mercato come, per citarne uno, l'aumento di quasi il 300 % del costo dei noli marittimi. Altrettanto inspiegabilmente è inoltre sfuggito all'Agenzia la pratica dell'integrazione verticale



Ship Mag

Focus

che, in alcuni casi, potrebbe configurarsi come una volontà di monopolizzare in maniera assolutistica l'intero sistema logistico-portuale, fagocitando di fatto tutti i soggetti addetti alle operazioni e ai servizi interni ai porti per finire con quelli dei trasporti gommati e ferrati. Ad oggi infatti, l'integrazione verticale delle società armatoriali negli scali marittimi non ha portato giovamento all'interesse generale, ma, in termini di economia di scala, solo ed esclusivamente a loro stesse. La portualità italiana, soprattutto a fronte dei disastri economici e sociali causati dalla pandemia in atto, non ha certo bisogno delle assurde interpretazioni di un Garante fortemente neo liberista. Per l'evoluzione e la crescita del nostro sistema necessitiamo di una cabina di regia forte, efficiente e che si approcci in maniera keynesiana a beneficio del progresso, dello sviluppo sostenibile e del benessere economico-sociale diffuso, regolando quindi i processi con lungimiranza ed equità e impedendo che ogni ed eventuale fallimento del mercato, cagionato da una degenerata e deregolamentata forma di concorrenza, venga pagato dai lavoratori a spese della collettività.

L'Antitrust suggerisce al governo di rivedere le norme su autoproduzione e cumulo di concessioni

Roma Occorre eliminare la norma che limita il diritto all'autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali per sostenere la competitività dei porti italiani e fornire ulteriori stimoli all'efficienza dei gestori dei servizi portuali. Lo suggerisce l'Antitrust nella segnalazione inviata al governo Draghi sulle proposte per la legge sulla concorrenza. Negli ultimi decenni si legge lo sviluppo tecnologico e la crescita della domanda mondiale hanno determinato una crescita significativa della dimensione delle navi portacontainer, consentendo una riduzione dei costi di trasporto delle merci e del relativo impatto ambientale, data la maggiore efficienza energetica delle grandi navi. La presenza di porti e infrastrutture in grado di accogliere tali navi costituisce un requisito fondamentale per poter beneficiare della rapida crescita del commercio globale e, a tal fine, sono stati proposti interventi in materia di concessioni portuali per rimuovere ostacoli agli investimenti e all'efficienza. In particolare, si propone di individuare criteri certi, chiari, trasparenti e non discriminatori per il rilascio, la durata e la revoca delle concessioni portuali e di agevolare investimenti infrastrutturali significativi limitando il divieto di cumulo di più concessioni alle sole realtà portuali di minori dimensioni.



Autoproduzione, art. 18 comma 7 e regolamento concessioni: i tre interventi chiesti dall'Antitrust nel Ddl Concorrenza

Abrogare l'articolo del decreto Rilancio che limita l'autoproduzione nei porti, modificare l'ambito di applicazione dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/94 limitandolo solo agli scali di ridotte dimensioni, rivedere i criteri per l'assegnazione delle concessioni nei porti e rafforzare le modalità di revoca (quest'ultimi due fattori con il tanto atteso regolamento concessioni'). Sono questi i tre punti fondamentali che l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato ha posto in evidenza nel paragrafo dedicato alle infrastrutture e alle attività portuali all'interno del documento contenente le proprie proposte ai fini del disegno di legge per la concorrenza inviato al governo. A questo proposito l'Autorità antitrust presieduta da Roberto Rustichelli ha infatti reso noto di aver accolto prontamente e con senso di responsabilità l'invito arrivato dal Presidente del Consiglio, professor Mario Draghi, durante il discorso per la fiducia al Governo pronunciato nell'Aula del Senato della Repubblica lo scorso 17 febbraio cui è seguita richiesta formale in data 8 marzo. Per ciò che riguarda il cosiddetto 'Regolamento concessioni' il documento dell'Antitrust spiega che l'autorità auspica una riformulazione dell'art.18 della legge 28 gennaio 1994, n.84, nel senso di individuare criteri certi, chiari, trasparenti e non discriminatori per il rilascio delle concessioni demaniali portuali, nonché per la definizione della loro durata e delle modalità di revoca. L'Agcm ritiene infatti necessario un intervento in via normativa al fine di giungere a una modalità di assegnazione delle concessioni portuali che limiti l'attuale eccessiva discrezionalità delle autorità competenti in merito alle modalità di rilascio/rinnovo delle concessioni e che garantisca i partecipanti sul rispetto dei principi comunitari di trasparenza, pubblicità e non discriminazione. Il documento ricorda infatti che Consiglio di Stato, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Autorità di regolazione dei trasporti si sono pronunciati in varie fasi temporali chiedendo di aumentare l'efficienza, la trasparenza e la non discriminatorietà delle procedure. A proposito invece dell'articolo 18 comma 7 sempre della legge 84/1994 la proposta dell'Antitrust è quello di riformularlo in un'ottica di sviluppo e crescita del settore portuale, prevedendo un'applicazione del divieto di cumulo delle concessioni per la medesima attività solo per i porti di ridotte dimensioni al cui interno è più facile che si creino situazioni di potere di mercato, e/o per quelle tipologie di attività che prevedono dinamiche concorrenziali limitate al singolo porto. Un orientamento che benedice dunque un'operazione come la fusione fra i terminal container Psa e Sech andata in scena l'anno scorso nel porto di Genova. A proposito invece dei casi in cui la norma di cui all'art.18 comma 7 potrebbe conservare la propria funzione in singoli porti, l'authority porta ad esempio la distribuzione dei carburanti per la navigazione da diporto o, in alcuni contesti molto piccoli, al bunker per le navi. Infine, per ciò che concerne la limitazione all'autoproduzione nelle operazioni portuali inserite nel decreto Rilancio la scorsa estate, l'Agcm ricorda di aver recentemente avuto modo di rappresentare che l'introduzione del citato comma 4 bis riduca drasticamente la possibilità per i vettori marittimi di ricorrere all'autoproduzione delle operazioni portuali (che diventa ipotesi meramente residuale). L'antitrust propone, al fine di valorizzare il vincolo competitivo esercitabile dall'autoproduzione, l'abrogazione della norma di cui al comma 4 bis dell'art.16 della legge 28 gennaio 1994 n.84 onde rafforzare le dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali, al fine di accrescere l'attrattività, anche internazionale, del comparto portuale in Italia. Ad avviso dell'authority, infatti, il ricorso all'autoproduzione può essere un elemento importante per contenere l'eventuale potere di mercato delle compagnie portuali e stimolare l'efficienza nella fornitura dei servizi portuali.



I sindacati contro l' Antitrust: "Così si danneggiano solo i lavoratori"

Roma - 'La modifica che suggerisce l' Antitrust al governo non porterebbe maggior sviluppo nei porti bensì maggior sfruttamento. I porti si sviluppano con collegamenti terrestri migliori e più veloci, con adeguamenti infrastrutturali per vocazione specialistica, con investimenti immateriali per connessioni più efficaci, con procedure più snelle nei controlli alle merci. Asserire che obbligando il personale marittimo alle operazioni di carico e scarico delle navi porterebbe maggior sviluppo significa non conoscere i porti e scegliere di stare dalla parte di alcune imprese a danno del sistema complessivo e a danno dei lavoratori. Il nodo vero è la forte spinta di queste imprese nel voler difendere il proprio potere di mercato e favorire una liberalizzazione selvaggia dei servizi tecnico nautici e della stessa autoproduzione piuttosto che dover affidare le operazioni portuali, a determinate condizioni, ai soggetti individuati dalla legge'. Lo dichiarano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in merito alla segnalazione inviata dall' Autorità per la concorrenza nel mercato al governo, con la quale suggerisce di abrogare la norma che limita l' autoproduzione portuale cioè lo svolgimento da parte dei marittimi di mansioni dei portuali.

Proseguono le organizzazioni sindacali: 'La concorrenza tra imprese fatta tagliando sui diritti e sulle retribuzioni dei lavoratori è una concorrenza malsana, non basata sulla qualità del servizio offerto come invece dovrebbe essere. L' Antitrust dovrebbe tenerne conto quando propone norme che favoriscono il dumping contrattuale e, potenzialmente, gli infortuni sul lavoro. Come sindacati chiediamo semplicemente che ognuno faccia il suo lavoro, per cui il lavoro dei portuali sia lasciato a loro, dato che hanno una formazione specifica e visto che gli infortuni sul lavoro nei porti non sono una rarità . Piangere i morti sul lavoro una volta all' anno, l' 11 ottobre, nella giornata dedicata, ci sembra un po' retorico se poi non seguono i fatti, cioè la tutela reale della salute e sicurezza dei lavoratori, che si fa anche rispettando le mansioni di ognuno'. 'In ogni caso - concludono le tre Federazioni - il Mims scenda in campo e si adoperi per il rispetto della legge emanando urgentemente il decreto attuativo della norma così come è opportuno affrontare con i Ministeri competenti la questione del ruolo dell' Autorità dei Trasporti atteso che, sempre più spesso, assistiamo a pronunciamenti discutibili'.



Marittimi senza vaccino, ICS: Un campo minato

Londra. La mancanza di accesso alle vaccinazioni per i marittimi sta mettendo lo shipping in un campo minato legale, ponendo le catene di approvvigionamento globali in una situazione vulnerabile. Lo afferma l'International Chamber of Shipping (Ics), il quale anticipa i contenuti di un documento legale che diffonderà nell'ambito della comunità marittima globale entro questa settimana per evidenziare la preoccupazione in merito al fatto che le vaccinazioni potrebbero presto diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare, sulla base di alcuni rapporti secondo i quali alcuni stati insistono affinché tutto l'equipaggio sia vaccinato come condizione preliminare per entrare nei loro porti. Tuttavia, secondo le stime, riferisce Confindustria, i paesi in via di sviluppo non raggiungeranno l'immunizzazione di massa fino al 2024, dato che il 90% delle persone in 67 paesi a basso reddito hanno poche possibilità di vaccinazione nel 2021. Ics calcola che 900.000 marittimi del mondo (ben oltre la metà della forza lavoro globale) provengono da paesi in via di sviluppo. Ciò sta creando una tempesta perfetta per gli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non vengono vaccinati. Rischiano danni legali, finanziari e reputazionali navigando con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l'ingresso nei porti. I ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati aprirebbero responsabilità legali e costi per gli armatori, che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, mentre gli armatori sarebbero in grado di soddisfare la necessità di vaccini per la gente di mare nei nuovi contratti, gli armatori che tentano di modificare i contratti esistenti o chiedono all'equipaggio di ricevere un vaccino specifico richiesti da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali. L'incertezza arriva in un momento cruciale dell'attuale ruolo del trasporto marittimo nella catena di approvvigionamento globale durante la pandemia.



Preoccupazioni dello shipping in merito alla vaccinazione dei marittimi

GAM EDITORI

23 marzo 2021 - L' International Chamber of Shipping (ICS) avverte che la mancanza di accesso alle vaccinazioni per i marittimi sta mettendo lo shipping in un "campo minato legale", ponendo le catene di approvvigionamento globali in una situazione vulnerabile. Un documento legale che dovrebbe essere diffuso alla comunità marittima globale al più tardi questa settimana da ICS evidenzia la preoccupazione in merito al fatto che le vaccinazioni potrebbero presto diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare, sulla base di alcuni rapporti secondo i quali alcuni stati insistono affinché tutto l' equipaggio sia vaccinato come condizione preliminare per entrare nei loro porti. Tuttavia, secondo le stime, i paesi in via di sviluppo non raggiungeranno l' immunizzazione di massa fino al 2024, dato che il 90% delle persone in 67 paesi a basso reddito hanno poche possibilità di vaccinazione nel 2021. ICS calcola che 900.000 marittimi del mondo (ben oltre la metà della forza lavoro globale) provengono da paesi in via di sviluppo. Ciò sta creando una "tempesta perfetta" per gli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non vengono vaccinati.

Rischiano danni legali, finanziari e reputazionali navigando con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l' ingresso nei porti. I ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati aprirebbero responsabilità legali e costi per gli armatori, che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, mentre gli armatori sarebbero in grado di soddisfare la necessità di vaccini per la gente di mare nei nuovi contratti, gli armatori che tentano di modificare i contratti esistenti o chiedono all' equipaggio di ricevere un vaccino specifico richiesto da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali.



La flotta italiana moltiplicatore del Pil Ma cala la capacità

Appello di Confrtrasporto e Assarmatori per l'estensione degli aiuti alle bandiere Ue

ALBERTO GHIARA GENOVA. «Nel contesto attuale, il paradosso è che i lavoratori marittimi italiani sono meno competitivi, nonostante i soldi che lo Stato dà per il Registro internazionale, anzi, proprio per i soldi che lo Stato dà per il Registro, rispetto ai marittimi stranieri che lavorano sulle navi di bandiera italiana»: a affermarlo è stato ieri Pasquale Russo, segretario generale di Confrtrasporto, durante un webinar su Il lavoro marittimo organizzato da Assarmatori assieme alla stessa Confrtrasporto. L'incontro è stato l'occasione per presentare il primo rapporto Nomisma sull'impatto dello shipping nell'economia italiana. E' emerso come da un lato i vettori di nazionalità italiana che operano nel nostro Paese sono diminuiti nel corso degli anni. La quota di mercato delle navi italiane è passata da 17,5 per cento nel 2002 a 9,1 per cento nel 2019, come media di tutti i settori merceologici trasportati, aumentando soltanto nel settore dei ro-ro. Dall'altro lato però lo studio Nomisma mostra quanto investire nell'economia marittima faccia da moltiplicatore di valore per tutta l'economia nazionale. Nel corso del convegno è intervenuto il nuovo ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, che ha riconosciuto l'importanza dello shipping e ha posto particolare attenzione alla sostenibilità dei porti, di cui si terrà conto nella versione aggiornata del Piano nazionale di resistenza e resilienza (Pnrr). Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina ha ricordato al ministro, quale punto fondamentale per il settore, che «diventerà legge l'estensione degli aiuti di Stato italiani al settore marittimo alle navi battenti bandiera dell'Unione europea, rendendoli compatibili alle esigenze dell'Unione europea, ma anche alle reali necessità del mercato, nell'ottica di poter ampliare le occasioni di lavoro dei nostri marittimi, storicamente limitati al numero degli armatori stabiliti in Italia. Se vogliamo un rilancio dell'occupazione non possiamo soffermarci sulla bandiera italiana, ma dobbiamo avere una visione maggiore ». Inoltre Messina ha lamentato che nel Pnrr, per il rinnovo delle flotte, siano stati inseriti 500 milioni che erano in realtà già previsti dal d.m. 52 del 2018, una misura «che non è la soluzione per la transizione energetica delle flotte». Il rapporto Nomisma ha quantificato le ricadute che il settore dello shipping ha dal punto di vista sociale, ambientale e economico. L'industria dello shipping italiana, che ha mantenuto il proprio ruolo grazie al sostegno dello Stato, è caratterizzata da una forte capacità di attivazione di valore sull'economia nazionale grazie a un coefficiente elevato, pari a 2,97. Il che significa che per ogni euro investito in questo settore se ne generano circa il doppio nel complesso dell'economia nazionale. A fronte quindi di una produzione diretta di 12.7 miliardi di euro, nel 2019 lo shipping italiano ha generato sull'intera economia un impatto complessivo di 37,6 miliardi di euro, dei quali 18,5 miliardi si devono agli effetti indiretti e 6,4 miliardi sono riconducibili all'indotto. L'impatto complessivo attivato dall'industria del trasporto marittimo rappresenta circa il 2,1% del Pil italiano. E forte è anche l'attivazione nel campo occupazionale. Il settore, infatti, oltre alle 48.800 unità lavorative annue (ula) direttamente impiegate riesce a attivarne altre 129 mila nei comparti collegati, con un indice di 3,64. Sul fronte ambientale, le Autostrade del mare hanno costi esterni di 49 milioni di euro annui, contro i 313 milioni che avrebbe lo stesso trasporto effettuato via camion, con un risparmio in costi di inquinamento di 264 milioni di euro. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



VIAGGIO A BORDO DI MSC GRANDIOSA NEL MEDITERRANEO

Prove di ripartenza: la nave è una 'bolla'

PAOLO PITTALUGA

Inviato a bordo della Msc Grandiosa «Sono in un posto super sicuro dove posso fare cose che mi erano proibite da mesi». È così: qui si torna all'aperitivo, al ristorante la sera, ad andare in palestra, a teatro o agli spettacoli di animazione per grandi e piccoli, al cinema 4D e al bowling, in piscina, godendosi l'idromassaggio o l'acquapark. Qui la gente riscopre il ballo o il karaoke. Fa strano dopo tutti questi mesi di privazioni tornare a fare cose che un tempo erano la normalità. E che da fuori da questa 'bolla' chissà quando si torneranno a fare.

Una signora romana, accompagnata dal marito, racconta: «Abbiamo fatto entrambi il Covid. Mio marito ha avuto un solo giorno la febbre a 38°.

Io sono stata ricoverata in ospedale 45 giorni, col casco. Dimessa mi hanno consigliato di fare palestra, ma le palestre in città sono inaccessibili. Così ecco la soluzione: la crociera che per me diventa un posto dove fare fisioterapia». «Da otto settimane sono a bordo e ne ho appena prenotate altre due. Sono un pensionato e con mia moglie ci siamo detti: abbiamo paura a stare a casa, se stiamo in nave sappiamo che l'ambiente è controllatissimo». «Potessimo non scenderemmo sino a fine pandemia» dice senza esitazione un altro passeggero di questa bolla. Bolla, camera protetta o 'zona blu': chiamatela come volete questa città galleggiante chiamata Msc Grandiosa, in navigazione nel Mediterraneo.

Città in navigazione vissuta da gente sana perché il protocollo di salute e sicurezza è rigido a tal punto che prevede, oltre all'ospedale di bordo, tre tamponi obbligatori, misurazione continua della temperatura, tracciamento con braccialetto elettronico, distanziamento ed escursioni protette. Sicurezza a tutto tondo per navigare verso il mare della normalità.

E la nave può diventare anche un ufficio per fare smartworking. Abbiamo fatto la prova durante la crociera, e - con il collega grafico Francesco Colucci - abbiamo disegnato alcune pagine del giornale con un risultato eccellente grazie all'ottima potenza della connessione wifi di bordo.

Leonardo Massa, managing director di Msc Crociere non lo dà a vedere, ma sotto sotto deve avere tanti pensieri anche se è vero che la sua compagnia è stata la prima al mondo a ripartire ad agosto, poi ci fu il blocco di fine anno, infine la ripartenza. A bordo della Msc Grandiosa c'è spensieratezza: non potrebbe essere altrimenti tra ospiti che qui ritrovano la libertà anche se degli oltre 6mila che potrebbero popolarla ce ne sono 1.200. C'è più spazio, vero, ma è un fatto che stride con l'economia. I bene informati dicono che far viaggiare una nave in queste condizioni è un bagno di sangue. Ma i manager guardano oltre, con ottimismo. Perché si vedono timidi segnali dopo un 2020 di profonda crisi, con la crocieristica mondiale ferma, con perdite di fatturato fino al 95%. Oggi si cerca di ripartire: Massa ricorda che a febbraio è 'arrivata' la Msc Virtuosa ma soprattutto che «il piano industriale va avanti».

E poi «ad agosto arriverà la Msc Seashore, la più grande nave mai costruita in Italia». Il direttore spiega come questa nave dopo alcune crociere nel Mediterraneo farà scalo anche a Taranto, «segnale di rilancio turistico per una città in grande sofferenza» e sarà posizionata nei Caraibi. Non solo e qui si fa sibillino: «Abbiamo progetti per luglio ed



agosto, ma aspettiamo ad annunciarli in attesa delle decisioni governative. Speriamo di avere altre navi nell' Adriatico e nel Tirreno e sarà una stagione di prossimità, legata all' Italia». Soprattutto «speriamo in un ritorno alla normalità per l' inverno 2021-22».

Nel frattempo a maggio tornerà a navigare nel Mediterraneo la Msc Seaside e dal 20 maggio si aprirà



Avvenire

Focus

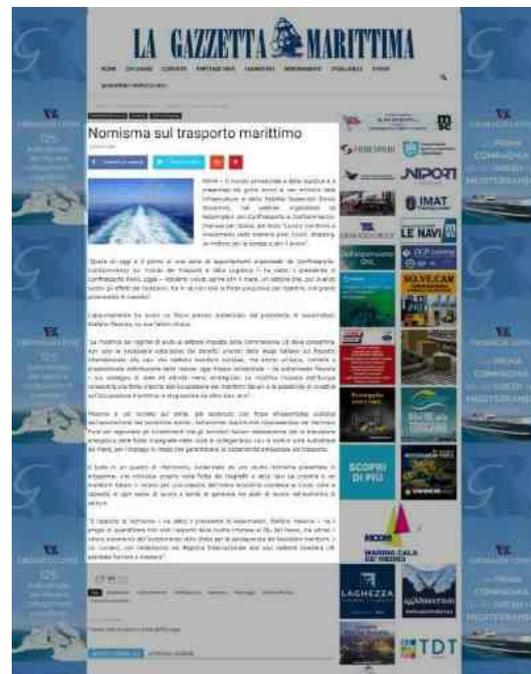
il mercato del Regno Unito per crociere brevi e di una settimana da Southampton.

Insomma una ripresa graduale nel corso dell' anno seppur lenta visto che nel 2019 sono andate in crociera 30 milioni di persone. «Centinaia di navi e migliaia di operatori del settore sono fermi, noi di Msc siamo stati i primi a ripartire con una sola nave delle 18 della flotta e abbiamo trasportato, da agosto ad oggi, oltre 50 mila passeggeri nel Mediterraneo occidentale » conclude Massa.

RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nomisma sul trasporto marittimo

ROMA Il mondo armatoriale e della logistica si è presentato nei giorni scorsi al neo ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, nel webinar organizzato da Assarmatori con Confrtrasporto e Confcommercio-Imprese per l'Italia, dal titolo Lavoro marittimo e investimenti nello scenario post Covid: Shipping, un motore per la ripresa e per il lavoro. Quello di oggi è il primo di una serie di appuntamenti organizzati da Confrtrasporto-Confcommercio sul mondo dei Trasporti e della Logistica ha detto il presidente di Confrtrasporto Paolo Uggè. Abbiamo voluto aprire con il mare, un settore che, pur avendo subito gli effetti del lockdown, ha in sé non solo la forza propulsiva per ripartire, ma grandi potenzialità di crescita. L'appuntamento ha avuto un focus preciso evidenziato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, su due fattori chiave. La modifica del regime di aiuto al settore imposta dalla Commissione UE deve consentire, non solo la necessaria estensione dei benefici previsti dalla legge italiana sul Registro Internazionale alle navi che battono bandiere europee, ma anche un'equa, corretta e proporzionata distribuzione delle risorse, oggi troppo concentrate ha sottolineato Messina sul sostegno di aree ed attività meno strategiche. La modifica imposta dall'Europa consentirà una forte crescita dell'occupazione dei marittimi italiani e la possibilità di investire sull'occupazione marittima in stagnazione da oltre dieci anni. Messina è poi tornato sul tema, già sostenuto con forza all'assemblea pubblica dell'associazione del novembre scorso, dell'enorme opportunità rappresentata dal Recovery Fund per agevolare gli investimenti che gli armatori italiani realizzeranno per la transizione energetica delle flotte impegnate nelle rotte di collegamento con le isole e sulle Autostrade del Mare, per l'impiego di mezzi che garantiscano la sostenibilità ambientale del trasporto. Il tutto in un quadro di riferimento, evidenziato da uno studio Nomisma presentato in anteprima, che individua proprio nella flotta dei traghetti e delle navi da crociera e nei marittimi italiani il volano per una crescita dell'intera economia connessa al mare, data la capacità di ogni posto di lavoro a bordo di generare tre posti di lavoro nell'economia di settore. Il rapporto di Nomisma ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina ha il pregio di quantificare non solo l'apporto delle nostre imprese al PIL del Paese, ma altresì il valore economico dell'investimento dello Stato per la salvaguardia dei lavoratori marittimi, il cui numero, con l'estensione del Registro Internazionale alle navi battenti bandiera UE, potrebbe tornare a crescere.



Autotrasporto: ART superflua?

LIVORNO Il tema del contributo che qualcuno chiama velenosamente gabella richiesto da ART ai terminal portuali continua ad essere di grande attualità. E un gradito ulteriore contributo ci viene dall'avvocato Enrico Longhi di Livorno, specializzato in diritto marittimo e portuale, con la seguente ulteriore nota (la prima è stata pubblicata nel nostro numero del 13 marzo) che entra nel merito della legislazione europea sulla libera concorrenza e sui servizi di trasporto merci su gomma. Nel mio precedente intervento ho indicato che la libertà tariffaria nel mercato dell'autotrasporto comporterebbe l'impossibilità di qualsiasi intervento di regolazione di tale mercato da parte dell'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti). Può essere utile una breve (per quanto possibile vista la congerie di norme) precisazione in merito. Dopo anni di sofferta applicazione le tariffe minime obbligatorie per i servizi di autotrasporto (le famose Tariffe a Forcella), che contribuirono più ai bilanci degli avvocati che a quelli delle aziende di trasporto, furono abrogate, su pressione dell'Unione Europea, con il D.lgs. n. 286 del 2005. In particolare l'art. 4, disponeva che, a decorrere dal 28 febbraio 2006, i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada sarebbero stati determinati dalla libera contrattazione delle parti. Ci fu successivamente una parziale marcia indietro con l'aggiunta al D.lgs. 286\2005 dell'art. 83-bis a mezzo del D.L. n. 112 del 2008, tale nuovo articolo disponeva, tra l'altro, che le tariffe di autotrasporto dovessero essere parametrare sui prezzi del carburante. Tale norma fu nuovamente modificata dal D.L. 6 luglio 2010, n. 103 convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 4 agosto 2010, n. 127, che stabiliva che l'importo dovuto al vettore doveva essere tale da consentire almeno la copertura dei costi di minimi di esercizio atti a garantire il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente imposti. I costi minimi dovevano essere indicati dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, organismo composto principalmente da rappresentanti delle associazioni di categoria di vettori e committenti. Nel 2014 la Corte di Giustizia dell'Unione Europea (4 settembre 2014 cause riunite C184/13 a C187/13, C194/13, C195/13 e C208/13) affermò che l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, osta a una normativa nazionale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati. Una tale norma contrasterebbe infatti gravemente con i principi informatori dell'UE in tema di libertà di concorrenza e di libero mercato. La L. 23 dicembre 2014, n. 190 provvede quindi ad adeguare la normativa italiana a quella comunitaria con la modifica dell'art.83 bis col nuovo testo che prevede al comma 4 che Nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale. L'Ordinanza 21\6\2016 della Corte Europea (in causa C-121-16) dichiarò successivamente la legittimità dei costi minimi se stabiliti da un'Autorità Pubblica, e non più da un ente privato come l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto. La decisione riguardava però trasporti eseguiti prima dell'abrogazione di tale norma avvenuta con la menzionata legge 190\2014. È quindi rimasto vigente e cogente, ad oggi, un unico limite alla libertà contrattuale delle parti, quello previsto dal comma 5, che lega parzialmente il prezzo delle prestazioni previste da contratti di durata superiore ai 30 giorni al costo del gasolio di autotrazione e prevede l'adeguamento automatico del prezzo in caso di variazioni del costo del carburante superiori al 2%. Numerose pronunce giudiziali



La Gazzetta Marittima

Focus

di merito hanno confermato la legittimità delle azioni di adeguamento intraprese dai trasportatori sulla base di tale norma. La sentenza n. 47 del 7 febbraio 2018 della Corte costituzionale ha poi chiarito che l'articolo 83 bis commi 1,2,3,6,7,8,10 e 11 della legge n. 133/2008 non si pone in contrasto con i principi costituzionali avuto riguardo al principio che un interesse di ordine generale (la sicurezza della circolazione stradale) può legittimare una limitazione alla libertà negoziale delle parti, principio di rango costituzionale anch'esso. Va tuttavia notato che tale limitazione all'autonomia negoziale delle parti non fa venir meno il principio sancito dalla Corte Europea e recepito dal precedente comma 4, essendo la limitazione alla libertà contrattuale delle parti circoscritta a ben individuate circostanze di fatto e munita di un meccanismo pre-ordinato di adeguamento che rende superflua ogni eventuale ulteriore attività di regolazione dei prezzi del mercato. Le successive emanazioni, da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di tabelle dei costi minimi dei servizi di autotrasporto, finalizzati alla sicurezza stradale, non possono inoltre essere intese come un limite all'autonomia negoziale delle parti in quanto si tratta di raccomandazioni prive di valore cogente, come previsto dall'articolo 1, comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblica e aggiorna nel proprio sito internet valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi) e come precisato anche dall'ultimo Decreto Direttoriale del 27\11\2020 (Ferma rimanendo la natura non cogente dei valori dei costi di esercizio di cui al presente decreto). La questione dei costi minimi dell'autotrasporto non è certo arrivata al suo termine, e le associazioni di categoria continueranno a premere per l'applicazione, magari non solo volontaria, delle tabelle ministeriali, la cosa che sembra evidente però è che l'ART è comunque estranea a tali dinamiche. Le possibili (ma residuali) ipotesi di regolazione del mercato dell'Autotrasporto sono infatti disciplinate direttamente dalla legge (art. 83bis comma 5 D.lgs. 286\2005) o sono riservate all'attività svolta dal competente Dipartimento del MIT (art. 1 c.250 L. 190\2014), cosa che rende impossibile, oltre che superflua, ogni attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e che rende illegittima ogni pretesa di assoggettare a tributo le imprese esercenti attività di autotrasporto. Enrico Longhi