



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 06 ottobre 2021



Prime Pagine

06/10/2021	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Foglio	10
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Giornale	11
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Giorno	12
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Manifesto	13
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Mattino	14
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Messaggero	15
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Il Tempo	19
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	Italia Oggi	20
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	La Nazione	21
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	La Repubblica	22
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	La Stampa	23
Prima pagina del 06/10/2021		
06/10/2021	MF	24
Prima pagina del 06/10/2021		

Primo Piano

05/10/2021	FerPress	25
Assoporti: giornata per la parità di genere nei porti. L' evento sulle disuguaglianze di genere		
06/10/2021	Fortuneita	26
Parità di genere, l'impegno dei porti <i>Morena Pivetti</i>		
05/10/2021	FerPress	28
Assoporti esprime il cordoglio per il decesso di Eugenio Duca, punto di riferimento per il cluster marittimo portuale		

05/10/2021	Sea Reporter	29
Assopporti esprime il cordoglio per il decesso di Eugenio Duca		

Trieste

05/10/2021	Ansa	30
Pnrr: favorire l' adesione a Trieste a Green Ports, siglata un' intesa		
05/10/2021	FerPress	31
AdSP Adriatico orientale durante Italian Port Days rinnova impegno per parità di genere. All' Authority +140% donne rispetto al 2015		
05/10/2021	FerPress	33
Green Ports: AdSP Adriatico orientale sigla protocollo per rapporto di collaborazione con Comune di Trieste, ARPA FVG		
05/10/2021	Il Nautilus	34
AdSP MAO-WOMEN IN TRANSPORT: L' IMPEGNO DEI PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE PER RIDURRE IL GENDER GAP		
05/10/2021	Il Nautilus	36
PROGETTO GREEN PORTS: SOTTOSCRITTO PROTOCOLLO D' INTESA CON COMUNE DI TRIESTE E ARPA FVG		
05/10/2021	Informare	37
Accordo tra AdSP dell' Adriatico Orientale, Comune di Trieste e a ARPA FVG nell' ambito del progetto Green Ports		
05/10/2021	Messaggero Marittimo	38
Trieste: soluzioni possibili al gender gap		<i>Redazione</i>

Venezia

05/10/2021	Ansa	39
Grandi navi: integrazioni per la sicurezza sicurezza per le crociere a Marghera		
05/10/2021	Ship Mag	40
Crociere a Venezia, regole più severe per le navi in arrivo		<i>Helvetius</i>

Genova, Voltri

05/10/2021	Ansa	41
Porto Genova: Assagenti, insostenibili le code per entrare nei terminal		
05/10/2021	Ansa	42
Porti: da Assarmatori le 10 priorità per lo scalo di Genova		
05/10/2021	BizJournal Liguria	43
Porto di Genova, Pessina (Assagenti): «Code e intasamento all' ingresso dei terminal»		
05/10/2021	Corriere Marittimo	44
Code di ore per l' accesso al Terminal Sech - Cosulich spara a zero: «E' il pericolo dei monopoli»		
05/10/2021	Corriere Marittimo	45
Genova, code all' ingresso dei Terminal - Assagenti chiede un incontro all' Authority		
05/10/2021	Informazioni Marittime	46
PNRR e Genova, Assarmatori: "Alla vigilia di una svolta epocale"		
05/10/2021	Messaggero Marittimo	47
Insostenibile la situazione del traffico merci a Genova		<i>Redazione</i>
05/10/2021	PrimoCanale.it	48
Porti: Assagenti, insostenibili le code per entrare nei terminal		
05/10/2021	Sea Reporter	49
Code e intasamento all' ingresso dei Terminal del Porto Vecchio		
05/10/2021	Ship Mag	50
Genova, Cosulich all' attacco del Sech e Assagenti lancia l' allarme: "Code insostenibili, la merce è a rischio fuga"		<i>Mauro Pincio</i>

05/10/2021	Shipping Italy		51
Botta e risposta Assagenti - AdSP genovese sul caos camion ai varchi: "Servono aree buffer"			
05/10/2021	Transportonline		52
Ennesimo ingorgo per raggiungere il porto, Assagenti: «Il rischio è che le merci prendano un'altra destinazione»			
05/10/2021	BizJournal Liguria		53
Alla Genoa Shipping Week si parla di cartografia nautica e fenomeni atmosferici			
05/10/2021	FerPress		54
Port&ShippingTech: domani a Genova al via la 3 giorni di incontri, dibattiti e aggiornamenti			
05/10/2021	FerPress		56
Genoa Shipping Week: nuovi orizzonti della cartografia nautica e fenomeni atmosferici il focus della 2a giornata			
05/10/2021	Il Nautilus		57
Nel vivo della XIII edizione di Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week			
05/10/2021	Pressmare		59
Barcolana 53: al via domani 6 ottobre, il Barcolana Sea Summit			
05/10/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	61
I leader del trasporto a Genova per parlare di container			
05/10/2021	Ship Mag	<i>Leonardo Parigi</i>	62
AdSP Mar Ligure Occidentale, il presidente Signorini: 'La sostenibilità è un pilastro di crescita'			
05/10/2021	Shipping Italy		63
Nuova diga e piano straordinario di Genova: Signorini ufficializza lo slittamento dei tempi			

Ravenna

05/10/2021	Informare		64
Ad agosto il traffico delle merci nel porto di Ravenna è aumentato del +45,5%			

Marina di Carrara

05/10/2021	Informatore Navale		65
Il Gruppo Grendi spinge sulla logistica su misura e punta sui trasporti eccezionali			
05/10/2021	Ship Mag	<i>Mauro Pincio</i>	66
Porti, nuova sfida del gruppo Grendi per trasporto di mega manufatti			
05/10/2021	Shipping Italy		67
Grendi vuole crescere nel project cargo a Marina di Carrara e in altri scali			
05/10/2021	The Medi Telegraph		68
Grendi trasporta da Marina di Carrara a Cagliari i prefabbricati di Baracit			

Livorno

05/10/2021	Informare		69
Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Livorno è cresciuto del +13,9%			
06/10/2021	La Gazzetta Marittima		70
Insediato il nuovo consiglio CdC			
06/10/2021	La Gazzetta Marittima		71
Darsena Europa e pensierini assai fastidiosi			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/10/2021	Informazioni Marittime		72
Scompare Eugenio Duca, deputato esperto di shipping			

05/10/2021	Ancona Today	73
Portella Santa Maria, Altra Idea di Quartiere: «Via le transenne, è pura follia»		
05/10/2021	corriereadriatico.it	74
Transenne anti-ciclisti davanti alla portella Santa Maria. «Toglietele, ostacolano disabili e passeggiatori»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/10/2021	CivOnline	75
Zls, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico		
05/10/2021	FerPress	76
AdSP MTCS: ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico		
05/10/2021	Il Nautilus	77
AdSP MTCS - ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico		
05/10/2021	Informazioni Marittime	78
Zona logistica semplificata, Civitavecchia invia il piano alla Regione		
05/10/2021	Messaggero Marittimo	79
Piano di sviluppo strategico Zls Tirreno centro-settentrionale		
06/10/2021	Primo Magazine	80
ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico		
05/10/2021	Sea Reporter	81
AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale: ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico		
05/10/2021	CivOnline	82
Parità di genere: l' Adsp premia Mare nostrum 2000		
05/10/2021	La Provincia di Civitavecchia	83
Parità di genere nei porti: a Molo Vespucci premiati gli equipaggi misti del Palio Marinaro		

Napoli

05/10/2021	Primo Magazine	84
Istituito il primo CUG presso l' AdSPMar Tirreno Centrale		

Bari

05/10/2021	Il Nautilus	85
L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale vara il primo Bilancio di Sostenibilità		
05/10/2021	ilsole24ore.com	87
Porti, nell' Authority dell' Adriatico sta per entrare anche Termoli		
05/10/2021	Informazioni Marittime	89
Primo bilancio di sostenibilità per i porti di Bari		
05/10/2021	Messaggero Marittimo	90
A Bari si pubblica il Bilancio di sostenibilità		

Brindisi

05/10/2021	Brindisi Report	91
Verso il Salone nautico di Puglia al "Marina di Brindisi"		
05/10/2021	Il Nautilus	92
BRINDISI: CONTO ALLA ROVESCIA PER IL SALONE NAUTICO DI PUGLIA SI PARTE IL 13 OTTOBRE 2021		

05/10/2021	Il Nautilus	<i>Stefano Carbonara</i>	93
BRINDISI - LA NUOVA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE SOTTO BANCHINA: alcune osservazioni preziose per Brindisi e il suo porto			

Taranto

05/10/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i>	95
Porto di Taras: il Propeller Club chiude la 'quattro giorni del porto di Taranto'			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

05/10/2021	Ansa		96
Porti: Crotone, affidato in concessione il terminal crociere			
05/10/2021	FerPress		97
Porto di Crotone: l'ente affida in concessione il terminal crociere			
05/10/2021	Il Lametino		98
Porto di Crotone, l'Ente affida in concessione il Terminal Crociere			
05/10/2021	Il Nautilus		99
PORTO DI CROTONE: L' ENTE AFFIDA IN CONCESSIONE IL TERMINAL CROCIERE			
05/10/2021	Informare		100
Avviso pubblico per affidare in concessione il nuovo terminal crociere del porto di Crotone			
05/10/2021	Informatore Navale		101
ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO PORTO DI CROTONE: L'ENTE AFFIDA IN CONCESSIONE IL TERMINAL CROCIERE			
05/10/2021	Informazioni Marittime		102
Porto di Crotone si lancia nelle crociere			
05/10/2021	LaC News 24	<i>di Redazione</i>	103
Porto di Crotone, avviso pubblico per la gestione del Terminal Crociere			
05/10/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	104
Terminal crociere di Crotone in concessione			
06/10/2021	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	105
Porto di Crotone, l'ente affida in concessione il Terminal crociere			
05/10/2021	Reportage Online		106
PORTO DI CROTONE: L' ENTE AFFIDA IN CONCESSIONE IL TERMINAL CROCIERE			
05/10/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	107
L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere			
05/10/2021	Shipping Italy		108
A gara il terminal crociere di Crotone, mentre Agostinelli finisce indagato			
05/10/2021	Stretto Web		109
Crotone: l' autorità di sistema portuale lancia il porto nel mondo delle crociere			

Palermo, Termini Imerese

05/10/2021	Blog Sicilia	<i>Pietro Minardi</i>	110
Caos traffico al Porto di Palermo, atteso intervento dei mobility manager (VIDEO)			

Focus

05/10/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	111
I porti italiani tentano il sorpasso			

05/10/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	113
05/10/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	114
Fedespediti: i porti italiani tornano a crescere, ma sempre meno dei concorrenti del Med e Nord Europa			
05/10/2021	Shipping Italy		115
Fedespediti: nel 2021 tornati a crescere i porti italiani ma meno degli altri scali del Mediterraneo			
05/10/2021	Ansa		117
Uniport, il bando Green Ports sia esteso anche al Sud Italia			
05/10/2021	Corriere Marittimo		118
Uniport: "Rimodulare al ribasso i canoni concessori per i terminalisti in perdita"			
05/10/2021	Informare		119
FISE Uniport esorta a rimodulare al ribasso i canoni concessori per i terminalisti portuali in perdita			
05/10/2021	Informatore Navale		120
UNIPORT in audizione presso la Commissione Trasporti e Ambiente			
05/10/2021	Informazioni Marittime		121
Ribasso dei canoni anche nel 2021, la proposta Uniport			
05/10/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	122
Uniport: 'Rimodulare canoni concessori e includere il Sud nei Green Ports'			
05/10/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	123
FISE Uniport: "Rimodulare i canoni per i terminalisti in perdita e includere il Sud nel bando Green Ports"			
05/10/2021	Shipping Italy		124
Uniport insiste per i fondi green ai terminalisti meridionali			
05/10/2021	Ship Mag	<i>Leonardo Parigi</i>	125
Assarmatori, il presidente Stefano Messina: 'Siamo alla vigilia di una svolta che potrebbe risultare epocale per la Blue Economy'			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it

acea
energia
PIÙ LUCE, PIÙ GAS, PIÙ TE.

Stasera Italia-Spagna
La Coppa d'Europa
arriva in via Solferino
di Bocci, De Carolis, Tomaselli
alle pagine 50 e 51

Domani gratis
Dieta, sport e poco sale
Tutte le regole d'oro
contro l'ipertensione
in edicola con il quotidiano
il supplemento Salute

100% GREEN
0% CO₂

Coalizioni e futuro

LE ILLUSIONI CADUTE CON IL VOTO

di Luciano Fontana

Svanita la nebbia delle reazioni a caldo, degli entusiasmi eccessivi e delle depressioni e delle delusioni, tutti i partiti dovranno fare i conti con la realtà che le urne ci hanno messo di fronte. Evitando l'enfasi di chi si sente vincitore e non sottovalutando i segnali chiari inviati dagli elettori. La bassa partecipazione al voto dimostra che metà degli italiani non ha trovato una motivazione giusta che la spingesse a esercitare uno dei diritti fondamentali dei cittadini. Sono mancate le ragioni politiche, di programma, di coinvolgimento. E molti dei candidati alla carica di sindaco non brillavano per qualità e competenza. Comprendere le radici di questo rifiuto di massa è uno dei compiti fondamentali che la classe dirigente dovrebbe porsi immediatamente. Un'ulteriore questione riguarda la proiezione di questo voto sullo scenario nazionale. La storia politica italiana è piena di successi amministrativi seguiti da sonore sconfitte nelle elezioni generali. È difficile, e può rivelarsi illusorio, pensare che domenica e lunedì scorsi sia nato un nuovo mondo politico. Ma allo stesso tempo non si può ridurre tutto solo a un incidente di percorso. Ha fatto bene Matteo Salvini a riconoscere con sincerità la serietà di quello che è accaduto alla coalizione di centrodestra (anche se la mossa di ieri sulla delega fiscale mostra quanto le riflessioni a volte durino il tempo di un istante).

continua a pagina 36

Il capogruppo del Carroccio Molinari: ci stanno accompagnando alla porta. Il centrodestra verso un vertice dei leader

Salvini strappa, Draghi va avanti

Varata la delega fiscale, la Lega diserta. Draghi: spiegheranno. Salvini: non è l'oroscopo

IDEE & OPINIONI

Il centrodestra al bivio

di Aldo Cazzullo

Nell'inverno del 1939, Indro Montanelli andò a Helsinki a raccontare la resistenza del popolo finlandese all'invasione sovietica.

continua a pagina 36

Quella foto di Napoli

di Antonio Polito

C'è una foto a suo modo storica. È come l'immagine di un Termidoro che mette fine alla «rivoluzione» populista.

continua a pagina 11

GIANNELLI



di Francesco Verderami

Via alla riforma del Fisco, nonostante l'assenza della Lega. Non ha partecipato con i suoi ministri alla riunione di governo. Il premier Mario Draghi: «Spiegheranno». Replica Matteo Salvini: «Non è l'oroscopo». Ci stanno accompagnando alla porta, commenta il capogruppo leghista Riccardo Molinari.

alle pagine 2 e 3

IL BALLOTTAGGIO A ROMA

Caccia agli elettori di Raggi e Calenda

di Fabrizio Roncone

a pagina 11

INTERVISTA CON LETTA

«Leader leghista irresponsabile. Noi col premier»

di Monica Guerzoni



I a crisi aperta dalla Lega è «gravissima» dice Enrico Letta, segretario del Pd. «Noi difendiamo il premier», ribadisce.

a pagina 5

Il riconoscimento All'italiano Parisi per gli studi sui sistemi complessi

Nobel al fisico del volo degli storni

di Carlo Rovelli



La volta che mi lasciai sfuggire il premio

di Giorgio Parisi

A Roma con il naso all'insù ad osservare la fluidità del volo degli storni e mettere equilibrio ai caos dei sistemi complessi. Lo scienziato italiano Giorgio Parisi ha vinto il premio Nobel per la Fisica assieme a Syukuro Manabe e Klaus Hasselmann. In un articolo ricorda quando a 25 anni perse il premio.

alle pagine 16, 17 e 19 Arachi, Caprara

I casi L'eurodeputato e l'avvocato

Le inchieste e la politica Indagati Fidanza e Di Donna

di Giovanni Bianconi, Giuseppe Guastella e Maria Sacchetti

Inchieste e politica. L'eurodeputato di Fdi Carlo Fidanza e il «barone nero» Roberto Jonghi Lavarini (ieri perquisito) sono indagati a Milano per violazione della legge sul finanziamento dei partiti e riciclaggio. Invece a Roma l'avvocato Luca Di Donna, amico dell'ex premier Conte, è indagato per traffico di influenze e associazione a delinquere.

alle pagine 28 e 29

INCHIESTA A MILANO

Il virologo Galli accusato per il concorso truccato

di Luigi Ferrarella

a pagina 27

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Nel giorno in cui un suo collega di Fisica ha vinto il Nobel, sia pure in complicità (come Tamberi nel salto in alto), il professor Galli è stato indagato con altri ventitré luminari meno televisivi di lui per una storia di concorsi truccati. Immaginando la gioia sfrenata di No e Boh Vax — per i quali Galli rappresenta la versione meno timida di Nosferatu — sono andato a leggermi le loro reazioni. I social servono a mappare il pensiero umano, che sfugge allo stesso modo da millenni, ma mai prima d'ora aveva lasciato tracce scritte così minuziose dei suoi movimenti. Ebbene, con una certa sorpresa ho notato che il grosso dei commenti era del seguente tenore: «Galli aveva dubbi sull'utilità della terza dose, per questo lo hanno seccato». «Appena ha detto che i

Scienziatologi

guariti non andavano vaccinati, il sistema lo ha scaricato». Nessuno entrava nel merito delle accuse, considerate ininfluenti: per loro, evidentemente, quando «il sistema» decide di farti fuori, estrae dall'armadio il primo scheletro che gli capita.

Grazie ai social, adesso sappiamo con certezza che alcune persone non riescono a godere nemmeno delle disgrazie dei propri nemici. Nel momento in cui un nemico scivola, significa che non era il vero nemico, ma solo l'anelito sacrificabile della catena. Forse i complottisti hanno bisogno di credere nell'esistenza di un manovratore supremo perché non reggerebbero la scoperta che ci troviamo tutti — anche loro, anche Galli — su un treno che corre incontro all'alba senza pilota.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSIA LIEVE E SONNO DISTURBATO?



Puoi provare

LAILA
80 mg capsule molli
ad azione sedativa

28 CAPSULE MOLLI

Più spazio alla vita.

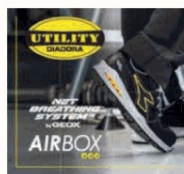
CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale: usare con cautela. Laila è un medicinale. Aut. Min. San. 01/05/2021

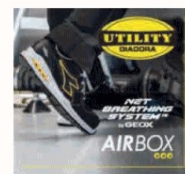




Per il titolo sessista sulla Raggi "patata bollente", Feltri e Senaldi se la cavano con 11mila e 5mila euro di multa. Più che una condanna, un'istigazione a rifarlo



Mercoledì 6 ottobre 2021 - Anno 13 - n° 275
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 16,50 con "l'legal, l'agenda della legalità"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SULLA DELEGA FISCALE

**Salvini fa Salvini:
Lega via dal Cdm
e lite con Draghi**



DI FOGGIA E SALVINI
A PAG. 6-7

IL CALENDARIO COSTA

**Bavaglio persino
ai procuratori:
solo comunicati**

MASCALI A PAG. 12

È INDAGATO A ROMA

**"Di Donna, affari
spendendo i nomi
di Conte e Arcuri"**

LILLO E PACELLI A PAG. 13

OGGI PUÒ SALTARE

**Il processo Becciu
rischia: mancano
audio di Perlasca**

BISIGNIA A PAG. 16

NOSTALGICO BLACKOUT

**Per sei ore orfani
dei social: meme
e crisi d'astinenza**

Virginia Della Sala

"Pronto, ma? Eh, dimmi. Sì, sono vivo. Sì, tutto bene. Che succed... Cosa? Perché? Come sarebbe a dire che sei preoccupata perché sono tre ore che non mi vedi entrare su WhatsApp?". Eccola, la rivincita dei boomer (il riferimento è ai nati negli anni del baby boom), come oggi i giovani chiamano chi giovane non è più o almeno non ci si sente tanto.

A PAG. 20

Mannelli



ER FASCETTO DE NERVI

INCHIESTA Perquisizioni a Milano, Roma, Torino e Palermo

**Concorsopoli universitaria
"Così Galli si farà arrestare"**

Il noto infettivologo è accusato di falso, turbativa d'asta e associazione a delinquere assieme ad altri indagati (alcuni anche per corruzione). I pm gli contestano 4 episodi



MILOSA A PAG. 10

I NUMERI ALTRO CHE "SCONFITTA POPULISTA" E "VITTORIA MODERATA"

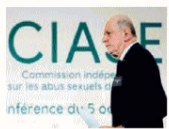
**Sorpresa: ha perso
voti pure chi ha vinto**



DE CAROLIS, MARRA, PALOMBI E RODANO DA PAG. 2 A 5

IL REPORT DEI VESCOVI

**Francia: 300 mila
vittime dei preti
pedofili in 70 anni**



DE MICCO
A PAG. 19

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Che c'è da festeggiare? a pag. 2
- **Fini** Abbiamo vinto io e la Raggi a pag. 15
- **Lerner** Lega "nazionale" in ritirata a pag. 21
- **Ranieri** I talk e i social calendari a pag. 9
- **Truzzi** Coi Migliori votare è inutile a pag. 15
- **Robecchi** Meloni, i calembour neri a pag. 15

CHI È GIORGIO PARISI

**Fisico da Nobel:
tutta una vita
di ricerca in Italia**

SESTILI A PAG. 22

La cattiveria

**Rachele Mussolini è la più votata
a Roma. Durigon ha già proposto
di intitolare Villa Borghese**

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Ball ottaggio

» Marco Travaglio

Ultime notizie dal magico mondo degli esperti.

"Il voto rafforza Draghi", "Vince Draghi". Infatti la Lega ha subito disertato il Consiglio dei ministri (peraltro con più di una ragione) perché SuperMario pretendeva il solito voto a scatola chiusa degli Ufo detti volgarmente "eletti dal popolo" sulla delega fiscale con riforma del catasto incorporata. Dopo le sconfitte della Lega (sorpresa dalla Meloni) e del M5S, che pagano anche l'adesione all'ammucchiata draghiana, sarà tutto un rafforzamento.

La destra paga il "fango del caso Morisi" e l'"aggiuto" di Fanpage alla Meloni. Parola delle educande di *Liberio*, quelle di "Raggi patata bollente".

"È la fine dei populisti", dei "sovranisti" e "dell'antipolitica". L'antipolitica è il primo partito: 45% di astenuti. Populisti sovranisti, sempreché così si possano definire FdI, Lega e M5S, totalizzano nei sondaggi il 57-58%. Alle Politiche del 2018 erano al 55%, quindi sono pure aumentati. Ma un pallottoliere in redazione no?

"A destra vincono i moderati". A Roma un elettore su tre vota tal Michetti solo perché gliel'hachiesto la Meloni che, se si fosse candidata lei, avrebbe probabilmente vinto al primo turno. A Torino l'ultramoderato Damilano s'è fatto scavalcare da tal Lo Russo del Pd. A Milano il pediatra Bernardo straperde, ma non perché non sia moderato: perché non lo conosceva nessuno. Né come moderato né come estremista.

Per far parte del nuovo centrosinistra, i 5Stelle devono invitare a votare Gualtieri e Lo Russo". Il nuovo centrosinistra, per il Pd, non è un'alleanza, ma un'annessione. A Roma si rappresentava la Raggi, ma il Pd ha candidato Gualtieri; a Milano si rappresentava Sala e i 5Stelle erano pronti ad appoggiarlo, ma lui li ha respinti e ha vinto senza di loro. A Torino, Conte, Appendino, Letta e Boccia puntavano sul rettore del Politecnico Guido Saracco per un progetto comune che poteva sbancare al primo turno, come Manfredi a Napoli. Ma i dem locali hanno deciso di cancellare ogni traccia della sindacatura Appendino e candidato Lo Russo, il consigliere che l'aveva denunciata e fatta condannare per un debito di Fassino (tutto vero). E che ha pure siglato un solenne "patto" con l'ex FI Portas giurando di non fare accordi neppure al ballottaggio con gli appetati 5S. Intanto Gualtieri definiva la giunta Raggi "peggio di Alemanno" (condannato per Mondo di Mezzo). Per convincere gli elettori di Raggi e Appendino a votare Gualtieri e Lo Russo non servono appelli (fra l'altro poco dignitosi) di Conte: sono Gualtieri e Lo Russo che, se vogliono quei voti, devono chiederli, riconoscendo alcune delle cose buone fatte dalle due sindache 5Stelle. Volendo, non hanno che l'imbarazzo della scelta.



ANNO XXVI NUMERO 236

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 6 OTTOBRE 2021 - € 1,80

Il #MeToo, Sarkozy, l'arte di sapere ridere. E un appello: "Smettete di scrivere libri". Intervista a Yasmina Reza, l'anti Abramovic

La più perfida scrittrice europea, l'eredità della grande signora Ivy Compton-Burnett, l'autrice che nei suoi romanzi sacra e nelle sue commedie teatrali di enorme successo distrugge tutto ciò che tocca, preferibilmente famiglia e borghesia di sinistra, riprodotte nei loro appartamenti con la precisione di un Roomba, è a Capri per ricevere il premio Malaparte. Yasmina Reza è sull'isola con l'ex compagno e padre dei suoi figli, documentarista, che la segue per fare un film su di lei, e sembra Marina Abramovic col suo Ulay, però in versione intelligenzina. Lei una criniera di capelli neri, sessantenne con fisso da trentenne, italiano quasi fluente grazie a un personale istruttore, è tutta contenuta, e non potrebbe essere diversamente, si calcola che solo con "Ar-

te", la sua pièce con cui ha irritato il mondo artistico ben più della grottesca rappresentazione dell'Abramovic messa in scena da Sorrentino, abbia guadagnato oltre trenta milioni. Si attende il nuovo romanzo, "Serge", storia di una famiglia di ebrei disfunzionali francesi che fanno una simpatica gita ad Auschwitz per ricompattarsi, e ne usciranno ovviamente a pezzi, sarà tradotto in primavera da Adelphi come tutti i suoi lavori. Parla un po' di tutto, ma vorrebbe dire niente, madame Reza, venire tascabile e anche un po' bambolina spagnola.

"Gli scrittori oggi sono costretti a dire la loro su tutti i giorni, dalla politica al #MeToo, e sembrano felici di prendere posizione; ma non è un'espressione di libertà, al contrario: perché, una volta che hai detto pubblicamente quello che pensi, poi devi scrivere la stessa roba

nei tuoi libri, e ti trovi un sacco di possibilità. E non che io non sia d'accordo con il #MeToo, per carità, non si potrebbe non esserlo, però io l'ho deciso da tempo: non parlo. Non ho i social e non parlo di attualità. Perché poi vieni giudicato solo per le tue posizioni ideologiche e politiche. E così alcuni scrittori inconsuetamente si schierano dalla parte giusta". L'identitismo? "Una stronzata". Il marito le bisbiglia qualcosa tra una mozzarella e un friarello ("che buono! Che buono!"), e sembrano un duo di rockstar, lei corvina e occhiali, lui ampia brizolatura e occhio ceruleo. Non vuole assolutamente essere fotografata, e però il suo Ulay la riprende tutto il tempo. Leggendaria vanità, alle domande poco interessanti risponde "oui", "non", "fin d'una di non capire l'italiano, fino alla definitiva "je suis pas sociologue", per troncane ogni

seccatura. "Non ho niente da dire. Non ho opinioni particolarmente interessanti su alcuna questione. Il mondo per me rimane un enigma, e per questo mi interessa esplorarlo". Solo Sarkozy la rianima. In "L'Aube le soir ou la nuit", reportage dalla campagna elettorale dell'allora piccolo Napoleone, si finisce gruppi, lo stesso per la stronza. Lui disse: "Non ho letto ma non mi piace". Lei lo dipinse come un bru bru. Oggi però alla luce delle nuove condanne (Sarkozy è stato appena condannato a un anno di domiciliari per finanziamento illecito) lo difende: "Mi sembra che i magistrati francesi siano stati da lui non riescono a farne a meno. Forse anche da voi con Berlusconi così? Pensate che l'hanno intercettato per un anno con le intercettazioni a strascico, che sono illegali in Francia. È uno scandalo".

(segue nell'inserto IV)

Strappo dopo le comunali

Salvini fugge da una riforma fiscale fatta a misura di Lega

Semplificazione, riduzione dell'Irpef, fine dell'Irpef e federalismo fiscale. Ma al Carroccio la delega non piace

Draghi va avanti sul catasto

Roma. Il suo ideale di riforma fiscale Draghi l'aveva descritto nel primo discorso al Parlamento, indicando la riforma danese del 2008. Il governo nomina una commissione di esperti, che incontra i partiti e le parti sociali e presenta una proposta organica al Parlamento che prevede la riduzione della pressione fiscale di due punti di pil. Ma le cose in Italia, ovviamente, sono più complicate.

E così il primo passo di questo percorso si apre con lo strappo della Lega che abbandona la cabina di regia e diserta il Consiglio dei ministri perché la delega fiscale contiene il riordino del catasto. Si tratta, in tutta evidenza, della reazione immediata di Matteo Salvini alla sconfitta elettorale delle amministrative: sventolare la bandiera anti tasse per ergersi a difensore del patrimonio immobiliare degli italiani sotto attacco. Non si sa da chi, però. Dato che il riordino del catasto, in Italia rinviato da decenni, come più volte ha specificato Draghi non prevede alcuna modifica all'aliquazione ("nessuna peggiora di più o di meno"). Il premier, dal canto suo, non sembra impressionato dalla mossa della Lega e dalle possibili risside politiche. "Ce lo spiegherà l'on. Salvini oggi o domani", ha detto riferendosi ai le ragioni dell'assenza dei ministri leghisti.

(Capogruppo segue nell'inserto IV)

Il premier e il bugiardo

Salvini si oppone alla delega fiscale. Draghi lo svergogna. Nuove prove di Papete

Roma. Tutti devono sapere che è uno spergiuro. Cosa aveva detto Matteo Salvini dopo le elezioni amministrative? "Il governo non va abbattuto. Non sarà la Lega a metterlo in difficoltà". Ha mentito. Ieri, nella giornata in cui il Cdm approvava la legge delega sul fisco, ha provato a vendicarsi in trasferta, con un'anti conferenza stampa, una bancarella di merce guasta. Non è stato capace neppure di annunciare a Mario Draghi quanto stava per fare. È un esperto di sabotaggio. Ha infatti preteso che la sua delegazione non partecipasse al Cdm. Ha ordinato la diserzione. Cosa ha ottenuto? Malgrado l'assenza dei suoi ministri, il Cdm ha votato sì a una legge che è più una dichiarazione di volontà, dieci articoli che non è vero. Ha perfino caricato la colpa dell'assenza su Giorgi Garavaglia-Stefani ("ho condiviso la loro scelta di astenersi"). Cosa dice sempre? "I miei ministri, i miei ministri...". I suoi ministri preferirebbero dimettersi che continuare a sopportare, ancora, uno come lui. Ormai ha imparato a conoscere perfino il premier. Quando si è presentato in conferenza stampa, una conferenza breve, precisa, Draghi si è rivolto agli italiani. Li voleva avvisare di non credere ai ciarlatani, ai venditori di patacche, quelli che dicono "il salasso sulla casa". Da giorni spiega che la riforma del catasto non è altro che "una riformulazione del catasto".

(Conferenza segue nell'inserto IV)

Il suicidio quotidiano della destra

I candidati nelle città non sono un infortunio ma lo specchio fedele di quello che il centrodestra è: confuso, estremista, diviso. E il peggio deve ancora venire. Guida dopo i capricci in Cdm, con la Lega fuori

Nelle ore immediatamente successive all'ufficializzazione dei risultati elettorali, Giorgio Meloni e Matteo Salvini hanno reagito con la massima amministrativa offrendo due interpretazioni del fatto piuttosto omogenee. La prima interpretazione, tipica di chi non vuole occuparsi di ciò che è successo alle elezioni, ha coinciso con la drammatica denuncia del fenomeno dell'astensione, denuncia coduta da una serie di annotazioni solenni finalizzate a sottolineare il clima di scarsa democrazia del paese (anche alle politiche del 2018 ci fu un'astensione record ma non si ricordano gravi e solenni riflessioni da parte di Salvini e Meloni, se non quella grammatica populista - e non solo in quella - la democrazia funziona bene solo quando i risultati coincidono con le proprie aspettative).

La seconda annotazione, molto più interessante, ha coinciso invece con una denuncia, invero molto ingiusta, indirizzata da Salvini e Meloni e in parte anche da Berlusconi, contro gli sfortunati candidati scelti dal centrodestra nelle grandi città. Berlusconi, ancora prima che si conoscessero i risultati, ha detto che "la prossima tornata elettorale si svolgerà in condizioni di parità". Ma, a cambiare i criteri di selezione dei candidati, Salvini, pochi minuti dopo il flop del centrodestra a Milano, Napoli e Bologna, ha detto che i candidati scelti dalla coalizione sono scelti tra i migliori. Meloni, convinto di poter ancora fragore i propri alleati con una vittoria a Roma di Enrico Micchetti, ha scaricato su Salvini ogni responsabilità per la scelta dei candidati come quelli di Milano ricordando che nel capoluogo lombardo Fratelli d'Italia il suo "ha fatto arrivare all'89 per cento dei consensi contro il 107 per cento dei consensi raccolti dalla Lega. I leader del centrodestra, nel giro di ventiquattro ore, si sono dunque guardati l'uno con l'altro chiedendosi in che modo sia stato possibile arrivare a queste elezioni con candidati come questi. Ma il loro accanimento contro i leghisti, i demagoghi, i Micchetti, i Maresca, contro i Battistini e, oltre che ingiusto, semplicemente incomprensibile. Incomprensibile perché i candidati scelti da Salvini, Meloni e Berlusconi per le grandi città hanno rappresentato e rappresentano non un centrodestra che non c'è ma semplicemente il centrodestra che c'è (a Roma la candidatura al Consiglio comunale del centrodestra che per il momento ha interrotto il maggior numero di prefe-

renze è Rachele Mussolini, nipote di Benito, figura di spicco di Fratelli d'Italia, segno evidentemente che l'autocompiimento del centrodestra non lo conosce tregua). Un centrodestra confuso, lacerato, incomprensibile, imprevedibile, estremista, diviso, senza leadership, più simile a un'illusione ottica che a un progetto politico. Un centrodestra che da mesi tratti i propri elettori come i registi del "Grande fratello vip" ieri hanno trattato i concorrenti del reality show (lunedì sera la regia non ha chiuso i microfoni con cui comunica con l'interno della casa e gli ospiti hanno sentito cosa la regia pensa di loro: "Sono una massa di imbecilli" e che da mesi i leghisti in tutti i modi di seguire più l'agenda Gianluigi Paragone non vax, no green pass) che l'agenda Mario Draghi (Berlusconi e Giorgi e parte). Da questo punto di vista, i candidati scelti dal centrodestra per questa tornata elettorale sono il riflesso perfetto di una coalizione che non sa combattere e ormai esiste solo sulla carta e che mette insieme tre partiti che hanno tre linee non concipibili: un partito che considera l'agenda Draghi come la sciagura del centrodestra (Fratelli d'Italia), un partito che considera la propria partecipazione nel governo Draghi sostenibile solo a condizione di non lasciare all'opposizione l'agenda dell'opposizione al governo Draghi (la Lega). Si potrebbe dire, e forse persino sperare, che la scorpola ricreativa possa indurre la coalizione a cambiare registro e a fare un investimento sincero sulla nuova stagione politica dominata da Draghi. Si potrebbe sperare tutto questo, e sperare anche che la destra prenda atto che l'estremismo non si può che combattere con una buona legge proporzionale. Ma la verità è che il centrodestra la lezione delle amministrative più che comprenderla potrebbe travasarla. E travasarla per Salvini significherebbe una cosa semplice: continuare a inseguire l'irrillevante agenda Meloni piuttosto che cominciare finalmente a seguire l'ambiziosa agenda Giorgi. I primi segnali post voto non sono incoraggianti: ieri la Lega ha disertato il Consiglio dei ministri e ha approvato la delega fiscale in pratica la delega lascia il tavolo mentre il governo riduce le aliquote Irpef ed elimina l'Irpef. Per il centrodestra, forse, il peggio deve ancora venire.

Giorgia Capoccia

Meloni va all-in su Roma e apre al M5s. Attacca Draghi (ma lo vuole al Colle) e aizza Salvini

Roma. Comitato elettorale di Enrico Micchetti. Un sussurro: "La Capa è sempre in ritardo, sta arrivando". Tutti aspettano Giorgio Meloni. Gli uffici di Forza Italia e Lega sono vuoti. Ma l'esercito di Fratelli d'Italia è ovunque. Spunta Tommaso Longobardi, il Moris mantovano, il re dei social: "Io genti! Merito della squadra". Ecco Rachele Mussolini, la più votata di FdI in Campidoglio: "Ancora con l'antifascismo? Basta!". (Conferenza segue nell'inserto III)

Parla Calenda

"Letta sceglie Draghi o Conte, poi parliamo del ballottaggio a Roma. Ecco il centro che farei"

Roma. Roberto Gualtieri s'aspetta il suo sostegno. "E saglia". Nel senso che "terà per Micchetti". Nel senso che non farà appassimenti. Il centrodestra, eccolo qui. "Ma per favore. Che stimi Gualtieri ben più di Micchetti mi sembra scontato dirlo. Ma il discorso non riguarda solo il ballottaggio di Roma. E' più ampio". E allarghiamo alla rancia, onorevole Calenda. "Lo dico a Letta: scegli lui tra il modello Draghi o il modello Conte". (Valentini segue nell'inserto III)

Habemus papam

Il risultato di Calenda, la santa romana sinistra e la responsabilità di un'innovazione possibile

Carlo Calenda ha detto di non aver considerato l'obiettivo di governare Roma, non voleva fare testimonianze. Lo sono un esperto di te-

stimonianza, al Mugello contro Di Pietro e la carovana dei finti progressisti, sull'aborto contro tutto e tutti. Vent'anni dopo i risultati del testimone si conoscono: promosso per tigna e bocciato irrimediabilmente per inefficienza in entrambe le occasioni (una possibilità, la trombatura, che mettevo forse nel conto). Ma Calenda ha avuto invece una doppia promozione, per tigna e per un risultato politicamente molto utile, scandalosamente utile per corposità, utile alle sue idee, al suo braccio di volontari accaniti e alla sua area d'opinione, allo scopo di mettere in guardia le istituzioni e poi di correggere le storture interpretative o le mancanze che via via sono emerse.

Ma perché Giorgio Parisi è stato insignito del premio Nobel? La risposta suona piuttosto critica: per i suoi contributi allo studio dei sistemi complessi. Non è qui possibile esaminare il dettaglio di tali contributi: si può dire che il premio Nobel è un campo nel quale essi sono arrivati, per intuire l'importanza. Dobbiamo innanzitutto definire i sistemi complessi, e lo faremo per contrasto, partendo da un sistema semplice come l'acqua. Lo stato dell'acqua può essere liquido, solido o gassoso, e per sapere in quale stato essa si trovi, basta misurare due parametri: pressione e temperatura. Per esempio, per certi valori dei parametri, l'acqua può essere simultaneamente in più stati: per esempio, a pressione atmosferica e a 100 gradi di temperatura, avrà sia acqua liquida che acqua gassosa. In una particolare condizione di temperatura e pressione (circa 0,01 gradi a una pressione di circa 488 millimetri di mercurio), troveremo l'acqua in tre stati diversi (liquido, solido e gassoso); tuttavia, oltre questo non andrà, vale a dire avrà sempre un piccolo numero di stati di transizione, e questa è la copia dei valori di due soli parametri di stato indipendenti.

Ora Prodi (in epoca draghiana, secoli dopo) ha dissolto l'equivoco dell'alleanza strategica e del punto di riferimento per tutti i progressisti con una formula meravigliosa: alleanza sperimentale. Tutti sappiamo che Calenda voterà Gualtieri, ma non sarebbe nemmeno bisogno di dirlo, e tutti sappiamo che non è tenuto a farsene galoppino, sopra tutto niente zelo, anche perché i gualtieristi non gli hanno risparmiato l'accusa storica di essere di destra, avendo Calenda un appello ai suoi elettori moderati e non "de sinistra". Altra acqua passata, che Calenda può andare, se non dove lo porta il cuore, dove lo porta il bel voto che ha ottenuto con una magnifica campagna elettorale: verso una leadership seria, leader sul serio, del centrodestra, in una posizione non più tecnopolitica ma con un'arte della competenza che ne fa un oggetto abbastanza raro nel panorama di una classe dirigente non troppo ricca di idee e capacità, nemmeno povera, ma non troppo opulenta.

(segue nell'inserto III)

Scarsità assoluta

I brexitari mangeranno tacchini polacchi per Natale. Forse anche meglio tenersi gli idraulici

Milano. Nel Lincolnshire, una regione del Midlands inglese affacciata sul mare del Nord, erano raccoglitori di broccoli: sono disposti a pagare 30 sterline l'ora. Poco più a sud, nell'Anglia orientale, gli allevatori hanno iniziato a uccidere e bruciare i maiali: mancano gli operai che si occupano della macellazione, secondo la National Pig Association si dovranno eliminare fino a 120 mila maiali nelle prossime settimane se non si trovano dei macellai. Al momento l'offerta per questo tipo di mansione è di 15,5 sterline l'ora, quasi il doppio del salario minimo. Ma pure con questi stipendi, non c'è offerta sufficiente. Un allevatore di tacchini dell'Essex, sempre in Inghilterra, che deve imparare a vivere con scarsità di risorse umane, ha detto al Financial Times: "Negli ultimi quindici anni abbiamo soddisfatto il cento per cento della domanda interna di tacchini. Ora siamo costretti a comprarli dall'Unione europea".

(segue nell'inserto IV)

Paura e delirio

a Menlo Park.

L'audizione perfetta

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

Nobel italiano

Il premio per la Fisica a Giorgio Parisi, che ci aiuta a capire il mondo come "sistema complesso"

Anche oggi mi corre l'obbligo di commentare la premiazione di un fisico, ma non è precisamente quello per la Fisica.

CATTINI SCIENZIATI

perché il premio è andato per metà a uno degli scienziati italiani di maggior spessore, ovvero Giorgio Parisi (la restante metà è stata condivisa da Syukuro Manabe e Klaus Hasselmann). Parisi è una voce nota a molti in Italia, perché non si è risparmiato in battaglie di impegno civile in difesa della comunità scientifica nazionale o contro la pseudoscienza, come la biomedicina. Molti ricordano il suo impegno nel tentativo di fronteggiare la questione Xylella, oppure durante la pandemia l'analisi indefessa dei dati che via via emergevano, allo scopo di mettere in guardia le istituzioni e poi di correggere le storture interpretative o le mancanze che via via sono emerse.

Ma perché Giorgio Parisi è stato insignito del premio Nobel? La risposta suona piuttosto critica: per i suoi contributi allo studio dei sistemi complessi. Non è qui possibile esaminare il dettaglio di tali contributi: si può dire che il premio Nobel è un campo nel quale essi sono arrivati, per intuire l'importanza. Dobbiamo innanzitutto definire i sistemi complessi, e lo faremo per contrasto, partendo da un sistema semplice come l'acqua. Lo stato dell'acqua può essere liquido, solido o gassoso, e per sapere in quale stato essa si trovi, basta misurare due parametri: pressione e temperatura. Per esempio, per certi valori dei parametri, l'acqua può essere simultaneamente in più stati: per esempio, a pressione atmosferica e a 100 gradi di temperatura, avrà sia acqua liquida che acqua gassosa. In una particolare condizione di temperatura e pressione (circa 0,01 gradi a una pressione di circa 488 millimetri di mercurio), troveremo l'acqua in tre stati diversi (liquido, solido e gassoso); tuttavia, oltre questo non andrà, vale a dire avrà sempre un piccolo numero di stati di transizione, e questa è la copia dei valori di due soli parametri di stato indipendenti.

(Bucci segue nell'inserto IV)

Terremoto d'oltralpe

Presentato il rapporto sugli abusi nella Chiesa francese: 216 mila vittime. Vescovi sotto choc

Roma. E' lungo 485 pagine (due mila sono quelle di allegati) l'atteso rapporto sulla Chiesa francese indipendente sugli abusi sessuali nella Chiesa di Francia. Il risultato è "spaventoso", ha detto il presidente della Conferenza episcopale locale, monsignor Éric de Moulins-Beaufort, durante la conferenza stampa (trasmessa in diretta televisiva) in cui è stato presentato il dossier: 216 mila vittime accertate, 2.900-3.200 i chierici coinvolti. Includendo anche le aggressioni commesse da laici, il numero degli abusi raggiunge quota 330 mila. Il periodo preso in riferimento va dal 1950 al 2020. Jean-Marc Sauvé, che per trentadue mesi ha coordinato il lavoro di studio, ascolto delle vittime e scrittura della relazione, ricorda che "in Francia 5,4 milioni di under 18 subiscono abusi" e la maggior parte dei crimini avviene "in famiglia e nella cerchia di amici".

Ma perché Giorgio Parisi è stato insignito del premio Nobel? La risposta suona piuttosto critica: per i suoi contributi allo studio dei sistemi complessi. Non è qui possibile esaminare il dettaglio di tali contributi: si può dire che il premio Nobel è un campo nel quale essi sono arrivati, per intuire l'importanza. Dobbiamo innanzitutto definire i sistemi complessi, e lo faremo per contrasto, partendo da un sistema semplice come l'acqua. Lo stato dell'acqua può essere liquido, solido o gassoso, e per sapere in quale stato essa si trovi, basta misurare due parametri: pressione e temperatura. Per esempio, per certi valori dei parametri, l'acqua può essere simultaneamente in più stati: per esempio, a pressione atmosferica e a 100 gradi di temperatura, avrà sia acqua liquida che acqua gassosa. In una particolare condizione di temperatura e pressione (circa 0,01 gradi a una pressione di circa 488 millimetri di mercurio), troveremo l'acqua in tre stati diversi (liquido, solido e gassoso); tuttavia, oltre questo non andrà, vale a dire avrà sempre un piccolo numero di stati di transizione, e questa è la copia dei valori di due soli parametri di stato indipendenti.

Scarsità assoluta

I brexitari mangeranno tacchini polacchi per Natale. Forse anche meglio tenersi gli idraulici

Milano. Nel Lincolnshire, una regione del Midlands inglese affacciata sul mare del Nord, erano raccoglitori di broccoli: sono disposti a pagare 30 sterline l'ora. Poco più a sud, nell'Anglia orientale, gli allevatori hanno iniziato a uccidere e bruciare i maiali: mancano gli operai che si occupano della macellazione, secondo la National Pig Association si dovranno eliminare fino a 120 mila maiali nelle prossime settimane se non si trovano dei macellai. Al momento l'offerta per questo tipo di mansione è di 15,5 sterline l'ora, quasi il doppio del salario minimo. Ma pure con questi stipendi, non c'è offerta sufficiente. Un allevatore di tacchini dell'Essex, sempre in Inghilterra, che deve imparare a vivere con scarsità di risorse umane, ha detto al Financial Times: "Negli ultimi quindici anni abbiamo soddisfatto il cento per cento della domanda interna di tacchini. Ora siamo costretti a comprarli dall'Unione europea".

(segue nell'inserto IV)

Paura e delirio

a Menlo Park.

L'audizione perfetta

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI

DANIELE RAINERI E ROLLA SCOLARI



il Giornale



MERCOLEDÌ 6 OTTOBRE 2021

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLVIII - Numero 237 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 (Giornale) ISSN 1120-4072 (Supplemento)

DELEGA FISCALE

I TASSATORI CI RIPROVANO

La sinistra già spinge per più imposte, ma il centrodestra fa slittare al 2026 la riforma del catasto. Dubbi su Iva e Irpef. La Lega diserta il Cdm e sfida Draghi
Brunetta: «È la vittoria di Forza Italia, la casa non si tocca né ora né mai»

■ L'aumento delle tasse può attendere. Per ora. Il ddl delega approvato ieri dal Consiglio dei ministri (Lega assente) dovrà produrre decreti attuativi entro la metà del 2023. Ed è scontro. Forza Italia promette: niente aumenti, vigileremo.

De Francesco e Scafì alle pagine 2-3

MIRAGGI

di Augusto Minzolini

I fenomeni più esiziali in politica sono i miraggi, cioè dar per scontata o immaginare una realtà che poi si dimostra fallace. Vedi la crisi del Papeete aperta da Salvini nella convinzione di avere le elezioni in tasca. O, ancora, la sicumera con cui Giuseppe Conte accettò la sfida in Parlamento che portò alla crisi del suo governo. Sempre il miraggio di avere in ogni caso la vittoria in tasca ha portato in queste elezioni una parte del centro-destra a trascurare la profonda metamorfosi che il Paese ha avuto dopo il Covid: populismi e sovranismi sono passati di moda o, comunque, non sono più in auge, mentre la voglia di rinascita ha ridato fiato al pragmatismo, alla concretezza, al rifiuto di ideologie prêt-à-porter che durano una stagione. Un cambiamento che le aree più estreme della coalizione non hanno colto, tant'è che hanno continuato a inseguire la minoranza no-vax dimenticando che la stragrande maggioranza dell'opinione pubblica (anche tra i loro elettori) era diventata, non fosse altro per realismo, pro-vax.

Ora, però, un abbaglio nella lettura dei dati elettorali rischia di averlo Enrico Letta e i suoi alleati se immaginano di sfruttare il voto di domenica per spostare il baricentro del governo a sinistra. La riforma del catasto è stato un tentativo che andava in questa direzione, abortito perché i ministri della Lega hanno disertato il Consiglio dei ministri e la delegazione di Forza Italia ha congelato ogni conseguenza fino al 2026: in poche parole la declinazione della riforma ricadrà sulle spalle di un altro governo e di un altro Parlamento.

Solo che si tratta di un segnale del «mood» che contagia già il Pd e i suoi alleati, cioè quello di immaginare che le elezioni di domenica scorsa abbiano segnato un giro di boa, che la sinistra abbia superato la sua crisi e che si sia agli albori di un nuovo Ulivo. Ma non è così. Il punto è che l'elettorato moderato non è passato sul versante del centro-sinistra: o ha disertato le urne perché non si è sentito rappresentato da un centro-destra che ha il motore e il volante a destra; o si è rifugiato in esperienze come quelle di Calenda e già al secondo turno o disserterà le urne, o tornerà a casa. Insomma, non ha cambiato casacca. E anche l'idea di Letta di allargare lo schieramento rischia di avere pochi interlocutori. C'è un Giuseppe Conte depotenziato, che insieme al suo ruolo istituzionale ha perso anche otto decimi della sua popolarità. Mentre i leader del grillismo d.o.c., dalla Raggi all'Appendino, guardano con una certa diffidenza l'abbraccio con il Pd. Quindi, Letta rischia di portare a casa non un partito alleato, ma un'«appendice» di partito. Su Calenda il discorso è diverso ma l'epilogo simile: l'ex-ministro è riuscito a mettere in piedi la lista che ha riscosso più consensi a Roma, solo che metà di quei voti sono moderati e non riuscirà mai a portarli in dote a Gualtieri o all'Ulivo di Letta. In sintesi: queste elezioni non le ha vinte il Pd, semmai hanno fatto di tutto per perderle Salvini e la Meloni.

L'INTERVISTA

E Tajani rassicura tutti:
«Niente blitz né aumenti
vigileremo noi»

Anna Maria Greco

a pagina 2

L'ANALISI

Perché il partito del Pil
vota chi lo rappresenta
(ma senza ideologia)

di Marcello Zacché

a pagina 5

IL RETROSCENA

Al via le purghe di Sala
Toglie le deleghe
all'assessore democrat
Chiara Campo

a pagina 6

SCIENZIATI AGLI ANTIPODI

Parisi, il fisico da Nobel
che svela il caos del cosmo

Barbieri a pagina 18



MENTE GENIALE Giorgio Parisi, festeggiato alla Sapienza

Galli, il virologo star della tv
accusato di truccare concorsi

servizi a pagina 15



RIGORISTA Massimo Galli, infettivologo e docente

DI DONNA NEI GUAI PER TRAFFICO DI INFLUENZE

Conte si è perso 500mila voti
Indagato il suo fedelissimo

Lodovica Bulian e Domenico Di Sanzo

■ Giuseppe Conte finisce sulla graticola della base a 5 stelle dopo la débâcle elettorale, avendo bruciato più di 476mila voti rispetto al 2016 e ha perso in media quasi l'84% dei consensi delle Politiche 2018. Intanto accelera l'inchiesta sull'avvocato romano Luca Di Donna, molto vicino a Conte sin dai tempi dello studio legale Alpa. I pm ipotizzano il reato di associazione a delinquere finalizzata al traffico di influenze illecite.

con Paolucci alle pagine 8-9

FATTORE NUOVO

Così Calenda
fa centro
e cambia i poli
della politica

di Vittorio Macioce

a pagina 7

IL CASO DEL VIDEO ANTI-FDI: PRIMI INDAGATI

Riciclaggio e fondi illeciti:
pm all'assalto di Fidanza & C.

Cristina Bassi

■ Roberto Jonghi Lavarini, conosciuto nel giro della destra milanese come «Barone nero», e l'europarlamentare e capo delegazione di Fratelli d'Italia (autosospeso) Carlo Fidanza da ieri sono iscritti nel registro degli indagati dalla Procura di Milano per le ipotesi di finanziamento illecito ai partiti e riciclaggio. Il caso era stato sollevato da un'inchiesta giornalistica della testata *Fanpage*. Il deputato: «Sono sereno».

a pagina 13

STAGIONE DIVERSA

Fine di un'era:
se il magistrato
in campo
non piace più

di Gabriele Barberis

a pagina 7

LA RACCOMANDAZIONE DEL CTS: CAPIENZA AL 35%

Discoteche riaperte senza mascherina

Angeli a pagina 14

LA CLASSIFICA DEL «FIFTY BEST», IL PRIMO ITALIANO È 15ESIMO

Il miglior ristorante? È in Danimarca

Cuomo a pagina 19

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 6 ottobre 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, 17 arresti tra capi e "soldados" della Barrio 18

Sgominata gang latina: rapine e accoltellamenti ma col codice d'onore

Palma a pagina 21



Monza, la nostra iniziativa in Villa Reale

Maratona per salvare la cultura

Spinelli nelle Cronache



Irpef e catasto, lo strappo di Salvini

La Lega non partecipa al Cdm che vara la delega fiscale: «Per noi è inaccettabile». Draghi: «Vediamo che fanno, io vado avanti»
Letta riunisce lo stato maggiore del Pd: «Episodio gravissimo». La guida: per ora nessun aumento delle tasse sulla casa

Servizi
dalla p. 3 alla p. 5

La lezione per Salvini

Il Paese riparte e non tollera più chi sfascia tutto

Raffaele Marmo

Che il dopo-voto potesse aprire una «stagione di caccia» nella maggioranza, con fibrillazioni, tensioni e sgambetti era da mettere in conto. Ma che questo potesse accadere a meno di ventiquattr'ore dai risultati non era così scontato. E, invece, Matteo Salvini, a dispetto di tutte le autocritiche a caldo, si è lanciato a testa bassa contro Palazzo Chigi, mettendo in discussione uno dei dossier più delicati dell'agenda del governo: quello della riforma fiscale attesa da decenni come leva per la riduzione delle tasse. Una scelta, quella del leader della Lega, che più «politica» non poteva essere e che, però, va in direzione opposta ai segnali venuti dalle urne proprio per il suo partito.

Continua a pagina 2

CADE L'ULTIMO DIVIETO, IL CTS DICE SÌ ALL'APERTURA DELLE DISCOTECHE MA LA CAPIENZA AL CHIUSO È SOLO DEL 35%. E GREEN PASS OBBLIGATORIO



VIA ALLE DANZE

Servizio a pagina 17

DALLE CITTÀ

Milano

Terza dose via coi sanitari Per gli over 80 pure in farmacia

Bonezzi nelle Cronache

Milano

Le 'ndrine al Nord Scatta l'inchiesta: sette arrestati

Consani nelle Cronache

Pavia

Roggia Vernavola piena di batteri «È pericolosa»

Marziani nelle Cronache



Inchiesta a Milano, il sospetto di selezioni truccate

Concorsi pilotati Indagato il virologo Galli

Consani, Giorgi, Ballatore e Bonezzi alle pagine 14 e 15



Il riconoscimento più prestigioso a Giorgio Parisi

C'è un'Italia da Nobel Premio al fisico del caos

Guadagnucci e Rondoni alle pagine 26 e 27





Da oggi in edicola

ANNI 90 Tra Tangentopoli e Ciampi, Berlusconi e Prodi, via al bipolarismo all'italiana. Toma l'album speciale di 96 pagine per #ilmanifesto50



Culture

ANTROPOCENE Anticipiamo parte dell'intervento che l'antropologo discuterà alla Biennale democrazia
Philippe Descola pagina 10



Visioni

CENSURA Divieto ai minori di 18 anni per «La scuola cattolica», il film di Mordini sull'omicidio del Circeo
Cristina Piccino pagina 13

con la Monde diplomatique
• EURO 7,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
1990-1999 ALBUM

MERCOLEDÌ 6 OTTOBRE 2021 - ANNO LI - N° 237

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

SI APRONO I GIOCHI PER IL BALLOTTAGGIO ROMANO. MICHETTI, PER MELONI BATTAGLIA DECISIVA

Gualtieri, slalom tra Conte e Calenda

■ Non sono passate neanche ventiquattr'ore dalla chiusura delle urne che si moltiplicano i segnali per il ballottaggio di Roma. Carlo Calenda conferma di non volere alleanze ma dice che potrebbe esprimere la propria preferenza personale, a patto che Roberto Gualtieri assicuri che nella sua giunta non ci saranno esponenti del Movi-

mento 5 Stelle. Proprio dal fronte del M5S, Giuseppe Conte invia parole di stima al suo ex ministro dell'economia. Ma deve fare i conti con la fermezza espressa dall'ormai ex sindaco Virginia Raggi in tema di indicazioni di voto. Anche se il federatore Enrico Letta si mostra ecumenico, e sostiene di non considerare un'eresia una

coalizione dove ci sia spazio sia per Calenda che per Conte. Osservando la mappa del voto romano, tuttavia, ci si accorge che il centrosinistra ha margini di crescita dai municipi, dove gli aspiranti presidenti del centrosinistra al primo turno hanno raccolto più voti del candidato sindaco.
SANTORO A PAGINA 5

NEI VOTI ASSOLUTI

Il Pd vince arretrando, la Lega sale

■ L'analisi dei voti assoluti corregge l'illusione ottica delle percentuali. Con l'astensione che cresce accade che nelle grandi città i presunti vincitori perdano oltre 122 mila voti. E gli scon-

fitti della Lega raccolgono consensi in più rispetto al 2016. L'affluenza cala soprattutto nelle periferie, mentre i candidati di centrosinistra vanno bene nei centri storici. **FABOZZI A PAGINA 3**

foto di Mauro Scrobona / La Presse



Il flop elettorale fa saltare i nervi a Salvini e la Lega diserta il consiglio dei ministri sul fisco. Draghi in conferenza stampa: «Gesto serio, ne spieghi le implicazioni». Il leader del Carroccio ribatte: «Cambi metodo». Letta: «Strappo gravissimo». E riunisce i ministri dem pagina 2

Democrazia

Quell'inganno di un popolo senza potere

GAETANO AZZARITI

Dopo il successo della partecipazione "digitale" alla raccolta di firme referendarie, ora si registra il netto calo dell'affluenza al voto. Sono il sintomo della trasformazione della nostra democrazia.
— segue a pagina 3 —

Il 7 in piazza a Roma

Mimmo Lucano, la sua esperienza ci chiama in causa

MONI OVADIA

Domeni 7 ottobre 2021, fra le 17 e 30 e le 20 e 30 ci troveremo a popolare piazza Montecitorio a Roma, davanti al Parlamento, per una manifestazione che, a mio parere, ha grande valenza pratica e simbolica.
— segue a pagina 14 —

Banche

Lunga guerra tra due fazioni e governo «assente»

VINCENZO COMITO

Sulla stampa appaiono quasi ogni giorno delle notizie sulla guerra vera e propria che, di battaglia in battaglia, oppone da tempo due fazioni di quel che resta del «grande capitalismo italiano».
— segue a pagina 15 —

Lele Corvi



Nobel della fisica

Il premio a Giorgio Parisi, tra «disordine» e impegno civile

ANDREA CAPOCCI

A Parisi la giuria di Stoccolma ha attribuito una metà del premio per i «contributi rivoluzionari alla comprensione dei sistemi complessi» e, in partico-



lare, la scoperta dell'interazione tra disordine e fluttuazioni nei sistemi fisici dalla scala atomica a quella planetaria. L'altra metà se la sono divisi due fisici del clima, entrambi novantenni: il giapponese naturalizzato statunitense Syukuro Manabe dell'università di Princeton e il tedesco Klaus Hasselmann, professore emerito dell'università di Amburgo, «per la modellizzazione fisica del clima della Terra, la determinazione della sua variabilità e la previsione corretta del riscaldamento globale».
— segue a pagina 11 —

all'interno

Francia Abusi sessuali, inchiesta choc sulla Chiesa

LUCA KOCCI

PAGINA 7

Cina Epurazioni e scontri verso il XX Congresso

COLARIZI, MAZZIERI, PIERANNI PAGINA 9

Onu/Libia «Crimini di guerra contro civili e migranti»

MARINA DELLA CROCE

PAGINA 8



€ 1,20 ANNO CIOSE N° 275
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL ESPRESSO" - ELBOLE

Mercoledì 6 Ottobre 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

Chiellini: che vergogna
Insulti a Koulibaly
la Lega non decide
e il calcio non cambia
Francesco De Luca a pag. 42. Ventre a pag. 20



Il personaggio
D'Angelo, "il poeta
che non sa parlare"
torna con disco e libro
Federico Vacalebre a pag. 18



Cambiano le tasse tensione Draghi-Lega

Il governo approva la delega fiscale
Strappo del Carroccio: poche risorse
Il premier: Salvini dovrà spiegare

Luca Cifoni e Alberto Gentili a pag. 2

Il rilancio
SVOLTA GREEN
E DIGITALE
IL SUD C'È
VA INCENTIVATO

Nando Santonastaso

Non era affatto scontato che al Digital Summit organizzato da EY e dedicato ai "Racconti del futuro", opinionisti, manager e politici discutessero di modelli, opportunità e strumenti per il rilancio del Mezzogiorno. E che l'obiettivo del confronto, con il quale peraltro il meeting si è aperto, fosse quello di una nuova rotta "che promuova una narrazione del Sud Italia come laboratorio di innovazione e polo attrattivo per investimenti pubblici e privati, partendo dal presupposto che tutti i territori italiani debbano necessariamente contribuire al rilancio della competitività nazionale per realizzare il Paese del futuro".

Continua a pag. 43

Il dossier
Iva, lavoro, casa
detrazioni e Irpef
tutte le novità

Nella delega fiscale la promessa della riduzione "graduale" dell'Irpef coperta grazie alla revisione dell'Iva e di altre imposte: ecco cosa cambia...

Bassi e Cifoni a pag. 3

Il retroscena
SuperMario
tira dritto:
siamo diversi

Il premier tira dritto: siamo un governo diverso. Ma non tifa per la rottura. Presidente del consiglio deciso a recuperare il tempo che i partiti gli hanno fatto perdere.

Conti a pag. 2

Manfredi chiama il governo «Subito il Patto per Napoli»

►Primi incontri a Roma del nuovo sindaco: contatti con Palazzo Chigi
La giunta in 15 giorni. Nel totonomi: Nicolais, Cosenza, Costa e Mancuso

Paolo Barbuto e Luigi Roano alle pag. 4 e 5

Ha svelato come si muove il mondo



Parisi, orgoglio italiano
è Nobel per la Fisica

Paolo Trivisi a pag. 16

Squadra e programma
Vittorio Del Tufo
LA GRANDE
OCCASIONE
DEL RILANCIO

I sindaco senza bandana ha già iniziato a far sentire il fiato sul collo ai garanti del Patto per Napoli. Meglio mettere subito le cose in chiaro.

Continua a pag. 43

L'intervista/1 Provenzano
«Ballottaggi, se siamo alleati
M5S non può stare a destra»

Adolfo Pappalardo a pag. 7

L'intervista/2 Spadafora
«La linea Conte troppo incerta
così non reggiamo a lungo»

Lorenzo Calò a pag. 6

L'intervista/3 Cettina Del Piano
«Con Gaetano insieme da 40 anni
è idealista, concreto e testardo»

Maria Chiara Aulizio a pag. 5

Comunali Le pagelle
Calenda e Letta a gonfie vele
gli altri si leccano le ferite

Massimo Adinolfi a pag. 9

L'inchiesta sul latitante con il Van Gogh Il pentito: «Boss con auto blu Imperiale aiutato dai Servizi»

Leandro Del Gaudio

Raffaele Imperiale, arrestato lo scorso luglio a Dubai, grazie al lavoro congiunto di polizia e guardia di finanza, coinvolto anche in una storia in cui tornano con prepotenza le presunte coperture istituzionali. Camorra, armi, droga e servizi segreti. Una storia che riserva elementi inediti e che spiega uno dei misteri legati alla gestione del crimine organizzato a Napoli. Chi porta le armi al clan in guerra? Chi foraggiava "stese" e agguati, chi addestra

killer, munendoli di armi di precisione? Basta leggere quello che racconta il collaboratore di giustizia Gennaro Carra sul passaporto utilizzato da Imperiale (l'uomo che nascondeva i due Van Gogh rubati in Olanda) e dal socio Mario Cerrone: «L'ho visto. Anzi li ho visti. Erano i passaporti diplomatici: blu scuri con una scritta d'oro. Ho visto sia quello di Imperiale che quello di Cerrone». E poi, a proposito di un contatto del 2018: «Circolava a Napoli in un'auto blu ministeriale».

In cronaca

ANSIA LIEVE
E SONNO DISTURBATO?



leggeri e tolleranti il digiuno. Laila è un medicinale senza abitudine di prescrizione (SP), che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Tel. 0976/2021.



Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

IL MATTINO - NAZIONALE - 1 - 06/10/21 - Time: 06/10/21 00:07



Il Messaggero



21 € 1,40* ANNO 143-N° 275
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DDB RM

NAZIONALE



Mercoledì 6 Ottobre 2021 • S. Bruno abate

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

III VACCINI GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate ieri:
138.444
Dosi somministrate in totale:
85.247.390
Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente:
+97,12%
Rapporto alla settimana precedente:
-34,43%



Nations League
Italia-Spagna a San Siro
Mancini e Luis Enrique
hanno lo stesso problema:
mancano le punte vere
Sacca nello Sport



La Scuola Cattolica
Cinema, torna la censura
«Il film sul caso Circeo
vietato ai minori»
Gifuni: «Sono sconvolto»
Satta a pag. 25



Il picco astensione
Il segnale
ai partiti
che arriva
dalle urne

Alessandro Capri

Ci si è chiesti spesso, nei mesi scorsi, quali sarebbero stati gli effetti del governo Draghi sulla scena nazionale. Il primo eccolo, reso evidente dal voto amministrativo: la dissociazione (potenzialmente molto pericolosa per una democrazia) della politica dai partiti.

La prima, in questa fase storica, è competenza sempre più esclusiva dell'attuale presidente del Consiglio: lui istruisce i dossier, fissa le priorità strategiche, gestisce le risorse, interloquisce coi grandi del mondo, insomma decide. La "grande politica", nell'Italia odierna, la fa un non-politico, un senza-tessera.

Quanto ai partiti, che pure gli garantiscono un ampio sostegno parlamentare, l'impressione da quando c'è lui è che contino poco o niente, ovvero sempre meno, essendo peraltro da un pezzo uno strumento politico screditato sul piano dell'immagine e oggettivamente malfunzionante per eccesso di obsolescenza o per mancanza di autentica innovazione. Ma se così è perché prendersi la briga di uscire da casa per votarli?

E infatti metà circa degli italiani non sono andati alle urne, essendo appunto l'astensionismo di massa - che si spiega anche con ragioni più contingenti: perché votare quando il risultato finale è già acquisito (vedi Milano o Bologna)? - il dato più eclatante e preoccupante di quest'ultima consultazione.

Continua a pag. 27

Il Nobel al fisico Parisi, erede di via Panisperna

► Il professore romano «Al telefono pensavo fosse uno scherzo»

ROMA Giorgio Parisi, 73 anni, romano, è il sesto italiano a vincere il Nobel della Fisica. La sorpresa e la felicità dopo la telefonata da Stoccolma: «Temevo uno scherzo».

G. Martinelli e Traversi alle pag. 12 e 13



Renzi si schiera: «Campidoglio, io voterei il dem»

Meloni: «Ballottaggi aperti FdI è cresciuto ovunque»

Mario Ajello

«Ballottaggi, partita aperta». Così Giorgio Meloni. A pag. 5



Michetti chiama la Raggi Gualtieri guarda a Calenda

ROMA Campidoglio, via al duello tra Michetti e Gualtieri. Il primo chiama la Raggi: «Prendiamo un caffè». Il dem: «Calenda, abbiamo temi affini». Gentili, Jerkovic, Malfetano Pacifico, Pirone e Rossi da pag. 6 a pag. 9

Riforma fiscale, strappo Lega

► I ministri del Carroccio disertano il Cdm che dà il via libera alla delega sul Fisco Scontro sul Catasto. Draghi: «Salvini deve spiegare». Il leghista: «Cambi metodo»

Nuovo episodio nel deposito di Tor Sapienza: 26 mezzi distrutti



Il fuoco che brucia il cuore della città
Eraldo Affinati

Ho sempre pensato ai depositi dell'Atac come se fossero (...)
Continua a pagina 27

Il rogo dei bus Atac ipotesi sabotaggio

I bus in fiamme nel deposito Atac (foto ANSA) Marani e Scarpa a pag. 15

ROMA Sulla riforma fiscale è strappo dei ministri della Lega. Draghi: «Salvini chiarirà». Cifoni, Conti e Gentili alle pag. 2, 3 e 4

Pa, sì al lavoro agile solo con il Green pass
Controlli ogni giorno

► Dal 15 ottobre stop a stipendio e pensione per tutti i dipendenti senza la certificazione

Andrea Bassi

I dipendenti pubblici senza Green pass non solo non riceveranno lo stipendio, ma non matureranno gli scatti, né le progressioni e la pensione. Inoltre il certificato sarà obbligatorio anche per chi lavora in smart working. Sono le nuove linee guida.

A pag. 11

“Segnalato” al pm

Pippo Franco scivola sul pass

ROMA Dubbi sul Green pass, Pippo Franco segnalato dal carabinieri.

Allegria a pag. 10

Dramma a Pinerolo

Uccisa per un «no»
quelle coltellate
dopo il suo rifiuto



TORINO Il drink, poi le coltellate. Carmen uccisa al bar: «Aveva rifiutato il killer». Nicola a pag. 16

ANSIA LIEVE
E SONNO DISTURBATO?



Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 05/09/2021.

LA BILANCIA SI RINNOVA

Buongiorno, Bilancia! Siete protagonisti dell'evento Luna nuova, che alle ore 13 e 05 nel vostro segno, apre il vostro nuovo anno lunare, inventate subito una collaborazione diversa, anche un po' "pazza", fuori dalla tradizione, dagli schemi. Dovete rinnovarvi nello stile, non potete restare indietro - c'è una fila di persone che vuole prendersi qualcosa. Freddezza logica nel lavoro e in affari, naturalezza disarmante in amore. Come amanti siete proprio perfetti. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50; i Gialli di Roma - vol. 3* € 4,80 (solo Lazio e provincia di Grosseto)

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 6 ottobre 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Lido di Savio, goliardi in azione

**«Rapito» il cartello
Bologna Mare
«Qui è solo Romagna»**

Bezzi e commento di Barbolini a pagina 22



Irpef e catasto, lo strappo di Salvini

La Lega non partecipa al Cdm che vara la delega fiscale: «Per noi è inaccettabile». Draghi: «Vediamo che fanno, io vado avanti»
Letta riunisce lo stato maggiore del Pd: «Episodio gravissimo». La guida: per ora nessun aumento delle tasse sulla casa

Servizi
dalla p. 3 alla p. 5

La lezione per Salvini

**Il Paese riparte
e non tollera più
chi sfascia tutto**

Raffaele Marmo

Che il dopo-voto potesse aprire una «stagione di caccia» nella maggioranza, con fibrillazioni, tensioni e sgambetti era da mettere in conto. Ma che questo potesse accadere a meno di ventiquattr'ore dai risultati non era così scontato. E, invece, Matteo Salvini, a dispetto di tutte le autocritiche a caldo, si è lanciato a testa bassa contro Palazzo Chigi, mettendo in discussione uno dei dossier più delicati dell'agenda del governo: quello della riforma fiscale attesa da decenni come leva per la riduzione delle tasse. Una scelta, quella del leader della Lega, che più «politica» non poteva essere e che, però, va in direzione opposta ai segnali venuti dalle urne proprio per il suo partito.

Continua a pagina 2

**CADE L'ULTIMO DIVIETO, IL CTS DICE SÌ ALL'APERTURA DELLE DISCOTECHE
MA LA CAPIENZA AL CHIUSO È SOLO DEL 35%. E GREEN PASS OBBLIGATORIO**



VIA ALLE DANZE

Servizio a pagina 17

DALLE CITTÀ

Bologna, doppia inchiesta

**Tragico volo
dal balcone:
muore ragazzina
di dodici anni**

Zuppiroli in Cronaca

Bologna, aumento di capitale

**Officine Maccaferri,
i giudici dicono sì
al concordato**

Rimondi in Cronaca

Basket, il mercato

**Il play Thompson
a un passo
dalla Fortitudo**

Selleri nel Qs



Inchiesta a Milano, il sospetto di selezioni truccate

**Concorsi pilotati
Indagato il virologo Galli**

Servizi alle pagine 14 e 15



Il riconoscimento più prestigioso a Giorgio Parisi

**C'è un'Italia da Nobel
Premio al fisico del caos**

Guadagnucci e Rondoni alle pagine 26 e 27



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

MERCOLEDÌ 6 OTTOBRE 2021
IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 237, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

IL MALTEMPO NEL SAVONESE

SOPRALLUOGO A SANTUARIO E PONTINVREA
Alluvione, 10 milioni di danni
Toti chiede lo stato di emergenza

COSTANTE / PAGINA 12



DOPO L'ESONDAZIONE A CAIRO, ALTARE E PALLARE
La Val Bormida invasa dal fango
Gli abitanti: ne usciremo insieme

LUISA BARBERIS / PAGINA 13

INDICE

Primo piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 11
Cronache	Pagina 12
Economia/Marittimo	Pagina 20
Genova	Pagina 24
Cinema/Tv	Pagina 37-38
Xite	Pagina 39
Sport	Pagina 42

DOPO LE ELEZIONI SI ALZA LA TENSIONE NELLA MAGGIORANZA. LETTA E CONTE: FATTO MOLTO GRAVE. SCONTRO NEL CENTRODESTRA LIGURE

Via alla riforma del Fisco senza i ministri della Lega

Salvini strappa sul Catasto: «No a deleghe in bianco». Draghi: «Le tasse non aumenteranno»

Se Mario Draghi temeva le elezioni, come momento di fibrillazione, ora deve guardarsi dal post voto. Il leader leghista Matteo Salvini ieri ha deciso lo strappo sul Catasto, chiedendo ai suoi ministri di non partecipare al voto sulla legge delega del Fisco: «Non si può avere alle 13 una cosa da votare alle 14, questo non è l'oroscopo. Tassare la casa sarebbe una follia». Ma Draghi ha tirato dritto: «Le tasse non aumenteranno». Letta e Conte hanno giudicato lo strappo di Salvini «un fatto molto grave». SERVIZI / PAGINE 2-8



NUOVE RENDITE IMMOBILIARI E ADDIO ALLE MICRO TASSE: LA LEGGE DELEGA IN 18 MESI

BARONI / PAGINA 4

IL COMMENTO

GABRIELE ROMAGNOLI

ASTENSIONISMO, IL GRIDO SILENZIOSO DELLE PERIFERIE

A travolgere i candidati alle elezioni amministrative dell'ottobre 2021 è stato il camion dell'astensionismo nelle periferie. A Tor Bella Monaca come a Barriera di Milano e Secondigliano. L'ARTICOLO / PAGINA 11

L'INTERVISTA

Mario De Fazio

Pinotti: «In tutta Italia i sovranisti arretrano Liguria, Pd baricentrico»

«I sovranismi stanno arretrando, chi urla e soffia sulle paure ha ridotto di molto la sua audience tra i cittadini». La senatrice del Pd, Roberta Pinotti, analizza il voto alle amministrative. L'ARTICOLO / PAGINA 9

ROLLI



L'HUB DEL GRUPPO GEDI

Fiammetta Cupellaro

Covid e ripartenza: il Festival di Salute ne discute a Genova

La nuova normalità che ci attende nei prossimi mesi è il tema dell'ultimo Festival organizzato dall'hub Salute del gruppo Gedi. Se ne parlerà domani nell'auditorium dell'Istituto di Genova. L'ARTICOLO / PAGINA 41



Nobel per la Fisica a Parisi, l'italiano che studia il caos

Giorgio Parisi, 73 anni, professore alla Sapienza ed ex presidente dell'Accademia dei Lincei

BECCARIA E MARTIN / PAGINE 14 E 15

PARITÀ NELLE URNE



Viaggio a Rondonina, il paese che riventerà a causa di un indeciso

Silvia Pedemonte / INVIATA A RONDONINA

«È vero, quella scheda bianca sarà l'ago della bilancia». Nel minuscolo paese di Rondonina il giorno dopo il voto che porterà a un clamoroso ballottaggio si parla solo dell'indesciso che avrebbe potuto evitare il 22 a 22 tra i candidati sindaco Gaetano Giovanni Tufaro e Claudio Agostino Casazza. L'ARTICOLO / PAGINA 10

AGENTI MARITTIMI



«Code di camion in porto a Genova È insostenibile»

Simone Gallotti

L'operatività del Sech di Genova, il mega molo container del colosso Psa, è un caso. Dopo l'affondo di Costulich, ieri è partito l'attacco degli agenti marittimi: «Raggiungere Genova è già un'impresa, ma se poi la merce impiega ore per entrare nei terminal è insostenibile». GLI ARTICOLI / PAGINE 20-21

BUONGIORNO

Cammino anzi saltello. E canticchio: che sensazione di leggera follia sta colorando l'anima mia. Ah, Lucio Battisti è sempre qui, a porgermi le chiavi del cuore. Canticchio all'aria corroborante d'ottobre, mentre cinque anni fa sotto un cielo plumbeo, cattivo, i militanti meloniani e salviniani si salivano al Campidoglio in nome del popolo a gridare fuori la mafia dal Comune. Era il Comune in cui s'era rinserato il sindaco Ignazio Marino, arreso alla follia collettiva, e dunque sì, diceva, la mafia è entrata in queste stanze ma per sloggiare me. Poi il suo partito lo portò in pellegrinaggio di borgata in borgata a chiedere scusa per non aver riconosciuto la mafia a prima vista, e in una tale melma che ci sguzzava come un pescetto nella bocca erano i cinque stelle. Beppe Grillo chiedeva alla gente onesta la forza di

disinfestare la città. Luigi Di Maio invitava i cittadini a consegnargli notizie di stampo mafioso in busta chiusa, e in cambio dell'anonimato, Alessandro Di Battista esortava le persone perbene di Pd e Forza Italia ("ce ne sono") a mandargli delazioni via mail, che ci avrebbe pensato lui a ripulire la "Repubblica filomafiosa". Arrivarono pure i giornalisti americani a cercare le coppie e le lupare sotto la statua di Marco Aurelio, ma per fortuna passano anche le sbronze e no, la mafia non si era impadronita dell'amministrazione comunale, era una colossale e scema calunnia. Ma intanto sotto quel cielo plumbeo e cattivo, a liberarci dai padri era stata eletta Virginia Raggi. Questo, cinque anni fa. Va sempre peggio: che sciocca espressione. E che sensazione di leggera follia sta colorando l'anima mia. —

Leggera follia

MATTIA FELTRI



Benucci
Gruppo Immobiliare
Compravendite
Locazioni/Porzio
Via Pisacane, 88
16129 Genova
Tel. 010/581967

Benucci
Gruppo Agenzie
dal 1969
Pratiche Automobilistiche
Rautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami
FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi

Benucci
Gruppo Immobiliare
Compravendite
Locazioni/Porzio
Via Pisacane, 88
16129 Genova
Tel. 010/581967

Benucci
Gruppo Agenzie
dal 1969
Pratiche Automobilistiche
Rautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami
FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
Giustizia penale,
guida alla riforma
Meno processi
e giudizi più veloci

— a 0,50 euro più
il prezzo
del quotidiano

Superbonus 110%
Beni vincolati,
stop a demolizioni
e ricostruzioni
con modifiche

Latour e Pistolesi
— a pag. 33

SCARPA



GUIDA CITY 9TH
**MOUNTAIN
INSPIRED.**
SHOP ONLINE: SCARPA.NET/IT

FTSE MIB 25956,02 +1,95% | SPREAD BUND 10Y 104,82 +0,69 | €/€ 1,1602 -0,29% | BRENT DTD 83,05 +1,83% | Indici & Numeri → p. 37 a 41

Riforma per Irpef, Iva, Irap, catasto La Lega diserta, Draghi: spiegherà

Come cambia il fisco

Il Cdm approva la delega,
strappo del Carroccio
Letta: fatto gravissimo

Il premier: non vogliamo
aumentare il gettito
globale ma diminuirlo

Il governo ha approvato la legge delega che punta a riformare il sistema fiscale: 18 mesi per ridurre il cuneo fiscale, semplificare l'Ires, archiviare l'Irap, sostituire le addizionali con sovrapposte e riunire in codici unici le leggi tributarie. Assenti nel Cdm i ministri della Lega, critici per la revisione del Catasto (ma una clausola esclude impatti sulla tassazione). Draghi: Salvini ce lo spiegherà. — alle pagine 2-6

L'ANALISI
PROGETTO
MOLTO AMPIO,
TEMPI STRETTI
E FONDI RIDOTTI

di Salvatore Padula

I disegni di legge delega per la revisione del sistema fiscale non è ancora la riforma fiscale. Per la quale servirà molto tempo e altrettanto lavoro, come ha sottolineato il presidente del Consiglio, Mario Draghi. Il testo approvato dal Cdm è certamente ambizioso, coraggioso, vien da dire, e non solo perché il via libera è giunto pur in assenza della Lega, che non ha partecipato alla riunione dell'Esecutivo. — Continua a pag. 5

LE MISURE IN ARRIVO



REDDITI
Taglio Irpef,
si comincia con
il cuneo fiscale
Poi via alla
revisione delle aliquote



IMPRESE
L'addio all'Irap
sarà graduale
Aprì il cantiere
per semplificare
l'Ires



VALORE AGGIUNTO
L'Iva cambia
faccia
con aliquote
e imponibili
Ma servirà
l'ok della Ue



CATASTO
Nuovi valori
patrimoniali
sulla casa
e caccia
agli immobili
non dichiarati

— Servizi alle pag. 2, 3, 5 e 6

Il Nobel della Fisica a Giorgio Parisi



Sistemi fisici complessi. Giorgio Parisi ha vinto il Premio Nobel della Fisica con il giapponese Syukuro Manabe e il tedesco Klaus Hasselmann

IL RICONOSCIMENTO

LA TEORIA DEI SISTEMI COMPLESSI

di Umberto Bottazzini

IL PERSONAGGIO

LO SCIENZIATO DEL DISORDINE

di Patrizia Caravio

ACCADEMIA DEI LINCEI

STUDIOSO SOTTILE E GARBATO

di Natalino Irti

— a pagina 19

Conti pubblici, primi rilievi: crescita ok, rischio debito

Nadef

Upb: incognite inflazione
e pandemia. Bankitalia:
concentrarsi sui saldi

Ufficio parlamentare di bilancio (Upb) e Banca d'Italia sulla stessa lunghezza d'onda durante le audizioni alle commissioni Bilancio di Camera e Senato sulla Nadef, che oggi va al voto in Aula: gli obiettivi del governo sulla crescita sono realistici, ma poggiano su «ambiziosi» programmi di rilancio degli investimenti, che potrebbero scontrarsi con pandemia, andamento dei consumi e inflazione. Rischi che andrebbero a colpire soprattutto la variabile debito. Bankitalia: concentrarsi sui saldi.

Gianni Trovati — a pag. 8

118

I COMUNI PIÙ GRANDI
Sono 118 i comuni con oltre 15mila abitanti (su 1.342 al voto) oggetto dello studio sui flussi elettorali

ELEZIONI AMMINISTRATIVE

Fdi allunga
sulla Lega,
il M5s crolla
e il Pd è vincitore,
ma con gli stessi
voti del 2016

Emanuele e Paparo

— a pagina 10



Antonio Marcegaglia.
Ceo dell'omonimo gruppo siderurgico

L'INTERVISTA

Antonio Marcegaglia:
«Il gruppo è pronto
a nuove occasioni
Bilancio 2021
da record»

Matteo Meneghelli

— a pagina 21

PANORAMA

IL VERTICE IN SLOVENIA

Ue alla prova
della Difesa comune
e dell'ingresso
dei sei Stati balcanici

Alle prese con unilateralismo Usa e interventismo cinese, i leader Ue sono riuniti in Slovenia per un vertice il cui tema centrale è il rapporto con i Paesi dei Balcani, in un contesto in cui la loro adesione all'Ue appare lontana. I Ventisette devono riflettere sul futuro politico Ue, mentre gli ultimi avvenimenti rilanciano il concetto di autonomia strategica. — a pagina 15



SUMMIT SOLE, SKY E FT
Made in Italy,
dalla moda
all'alimentare
tutti i settori top

— Servizi alle pagine 12 e 13

Oggi ultimo giorno del summit. È possibile seguire i lavori sul sito del Sole: virtualeventi.lobocore.com/made-in-italy-summit-2021/it/

CARO ENERGIA

Gas da record in Europa:
+19% in un solo giorno

Nuovi massimi per i prezzi del gas in Europa. I contratti a novembre del Ttf hub — il benchmark per il gas naturale in Europa — ieri a Londra sono stati scambiati a 118 euro per Mwh (+19%). Da inizio anno l'aumento è stato del 400%. — a pagina 9

COMMESSA DELLA NASA

Skypersonic svilupperà
a Torino i droni per Marte

La società italo americana Skypersonic ha formalizzato un accordo con la Nasa per progettare e sviluppare negli impianti di Torino droni spaziali. In particolare apparecchi per le future operazioni su Marte. — a pagina 22

Lavoro 24

Occupazione
Agenzie, in crescita
il collocamento

Cristina Casadei — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info:
ilssole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

**ANSIA LIEVE
E SONNO DISTURBATO?**



Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Anche il tuo farmacista. Aut. Min. 0459702.

LAWRENCE SUMMERS

«Banche centrali,
l'età dell'oro
volge al termine»



Lawrence Summers.
Ex segretario Usa al Tesoro

«Penso che l'età d'oro delle Banche centrali stia volgendo al termine. Questa è l'ora delle politiche fiscali». A parlare, in un'intervista al Sole 24 Ore, è l'ex segretario Usa al Tesoro, Lawrence Summers.

Maximilian Cellino — a pag. 9



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 6 ottobre 2021
Anno LXXVII - Numero 275 - € 1,20
San Bruno

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

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

Approvata la legge delega per ritoccare le rendite catastali. Cinque anni di tregua poi scatteranno supertasse

Da Draghi bomba sulla casa



Il Tempo di Osho

Salvini si è stufato Ora il governo rischia



"Ma quando mai ce l'ha mannata
sta legge delega?"

"Dice ieri...solo che
nun j'è partito er messaggio
perchè non funzionava
whatsapp"

Storace a pagina 3

DI FRANCO BECHIS

Quando nel 2026 gran parte dei cittadini italiani si sveglierà scoprendo di dovere pagare una mazzetta di tasse in più sulla casa e pure sull'Irpef grazie all'Isee diventata improvvisamente gigantesca, si chiederà anche da chi arriva il regalino. E la risposta sarà: «Te lo ricordi il presidente del Consiglio del 2021? Mario Draghi...». E a quel punto sarà bene che qualcuno li fermi prima che esca dalla loro bocca qualche carineria nei confronti del fu presidente del Consiglio. (...)

Segue a pagina 2

Il ballottaggio per il Campidoglio

Meloni in campo per Michetti «Parleremo a tutti i romani»

De Leo a pagina 5

Le preferenze dei candidati

Calenda supera Virginia Rachele Mussolini la più votata

alle pagine 14 e 15

La sindaca continua a regalare poltrone negli enti comunali

L'ultimo blitz della Raggi sulle nomine

Novelli a pagina 19

SI INDAGA PER INCENDIO DOLOSO

Fiamme nella rimessa Atac distrutti ventinove autobus Danneggiate altre 18 vetture

Di Corrado e Gobbi a pagina 20



la
S
TORACIATA
Il Corriere della Sera
pubblicò la lettera di
Conte ai milanesi.
Che hanno risposto:
posta indesiderata

SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

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

5 ANNI DI GARANZIA

ANCHE IN ACCIAIO INOX

www.security60.it www.tecnometalsystem.it

Il riconoscimento

Nobel per la fisica a Parisi

Lo scienziato romano: non me l'aspettavo

DI ALESSIO BUZZELLI

Cercare l'ordine nel disordine è l'eterna sfida che l'uomo da sempre lancia all'ignoto, all'inconoscibile, all'incomprensibile. Sfida da cui quasi sempre l'essere umano è uscito con le ossa rotte salvo rarissimi,

straordinari casi; ebbene, il fisico romano Giorgio Parisi fa parte di questa ristrettissima élite di titani che hanno sfidato con successo l'indecifrabile. Senza entrare in particolari scientifici impossibili da comprendere per noi comuni mortali, possiamo dire con plebea parafrasi che (...)

Segue a pagina 26

Mercoledì 6 Ottobre 2021
Nuova serie - Anno 31 - Numero 235 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

€ 2,00



da pag. 30

110%

Superbonus, per gli immobili in comproprietà sono detraibili le spese effettivamente rimaste a carico

Poggiani a pag. 36



Fisco - La bozza di delega sulla riforma

Revisori - Sanzioni, il decreto dell'Economia

Processo penale - Il testo della legge di riforma

Commercialisti - L'ordinanza della Cassazione sulle sanzioni

Eric Zemmour è il sovranista francese che sta affondando Marine Le Pen perché è molto più estremista ed abile

Tino Oldani a pag. 10

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Riforma tributaria al debutto

Iva, Irpef, Irap e Ires al restyling. Diciotto mesi per riscrivere il sistema fiscale ma senza oneri per le finanze pubbliche. Si parte dalla legge di bilancio del 2022

Al via il cantiere della riforma fiscale, restyling per Iva, Irpef, Irap e Ires. È stata approvata ieri in consiglio dei ministri, con l'assenza dei ministri della lega, la legge delega in materia di riforma del sistema fiscale. Diciotto mesi di tempo per riscrivere l'impianto normativo tributario italiano. Si parte con la legge di bilancio di quest'anno, con una dote base di 5 miliardi di euro a far data dal 2022.

servizi da pag. 30

LO DICE PAOLO NATALE

Alle politiche la maggioranza andrebbe al centrodestra

Ricciardi a pag. 5

Salvini vuol scuotere l'elettorato, ma l'Ue che ci dà i soldi vuol prima vedere le riforme

CONTE PETTA. LE CONDIZIONI A LETTA

DI PIERLUIGI MAGNASCHI



La previsione fatta da quasi tutti (politici ed analisti, ma non dal nostro Domenico Caccopardo) che il governo Draghi fosse al riparo dai risultati delle elezioni amministrative è stata subito smentita dai fatti. Infatti il disegno di legge delega sulla riforma fiscale varato ufficialmente ieri e che si supponeva sarebbe passato liscio come l'olio, si è subito scontrato con il leader della Lega, che lo ha messo in discussione senza esitare, anzi con la brutalità che gli è abituale quando ritiene di poter o dover abbattere un ostacolo. Non si può escludere, allo stato dei fatti,

continua a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

«Non auguro a nessuno di passare quello che ho passato io. Lo ammetto chiaramente, ho avuto paura come mai prima d'ora». Lo dice Sabrina Pattarello, una maestra no uex di 45 anni che è finita in terapia intensiva all'ospedale dell'Angelo di Venezia dopo essere stata colpita dal virus del Covid-19. Adesso che è stata dimessa è tornata nella sua casa di Marghera dopo aver passato tre settimane fra la vita e la morte. La Pattarello era docente presso la scuola elementare Giovanni XXII di Treviso ed aderendo a teorie complottistiche contrarie alla vaccinazione ed all'esistenza stessa del virus era stata accusata dai genitori di non portare la mascherina in classe. Alla domanda che le è stata posta dai cronisti: «E adesso, si vaccinerà?», «Penso proprio di sì ma prima voglio informarmi per trovare il vaccino più adatto a me». Retromarcia, ma con cautela. Viene meglio.



Sostegno | Protezione | Innovazione | Digitalizzazione | Internazionalizzazione

SIAMO FATTI PER VOLARE IN ALTO.

MOTORE ITALIA: 50 MILIARDI PER LE PMI

Grandi progetti per cambiare il Paese. E questo il futuro che vogliamo per tutti, anche per i clienti che provengono da UBI Banca, con **Motore Italia**: il programma di interventi da 50 miliardi per le PMI.

INTESA SANPAOLO

Scopri di più su:

[intesasanpaolo.com](https://www.intesasanpaolo.com)

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 6 ottobre 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Prato, tre gli indagati per la morte dell'operaia

Luana, inchiesta chiusa
«Orditoio manomesso
per produrre l'8% in più»

Natoli a pagina 22



Toscana, dopo le elezioni

Voglia di centro
E i moderati
si organizzano

Caroppo a pagina 12

ristora
INSTANT DRINKS

Irpef e catasto, lo strappo di Salvini

La Lega non partecipa al Cdm che vara la delega fiscale: «Per noi è inaccettabile». Draghi: «Vediamo che fanno, io vado avanti»
Letta riunisce lo stato maggiore del Pd: «Episodio gravissimo». La guida: per ora nessun aumento delle tasse sulla casa

Servizi
dalla p. 3 alla p. 5

La lezione per Salvini

Il Paese riparte
e non tollera più
chi sfascia tutto

Raffaele Marmo

Che il dopo-voto potesse aprire una «stagione di caccia» nella maggioranza, con fibrillazioni, tensioni e sgambetti era da mettere in conto. Ma che questo potesse accadere a meno di ventiquattr'ore dai risultati non era così scontato. E, invece, Matteo Salvini, a dispetto di tutte le autocritiche a caldo, si è lanciato a testa bassa contro Palazzo Chigi, mettendo in discussione uno dei dossier più delicati dell'agenda del governo: quello della riforma fiscale attesa da decenni come leva per la riduzione delle tasse. Una scelta, quella del leader della Lega, che più «politica» non poteva essere e che, però, va in direzione opposta ai segnali venuti dalle urne proprio per il suo partito.

Continua a pagina 2

CADE L'ULTIMO DIVIETO, IL CTS DICE SÌ ALL'APERTURA DELLE DISCOTECHE
MA LA CAPIENZA AL CHIUSO È SOLO DEL 35%. E GREEN PASS OBBLIGATORIO



VIA ALLE DANZE

Servizio a pagina 17

DALLE CITTÀ

Fiorentina

Rinnovo Vlahovic
«Non firma»
L'addio è vicino

Servizi nel Qs e in Cronaca

Firenze

Sciopero al Maggio
Mehta sul podio
senza orchestrali

Mugnaini a pagina 29 e in Cronaca

Firenze

Omicidio Ciatti
Estradato
in Italia il killer
di Niccolò

Brogioni in Cronaca



Inchiesta a Milano, il sospetto di selezioni truccate

Concorsi pilotati
Indagato il virologo Galli

Servizi alle pagine 14 e 15



Il riconoscimento più prestigioso a Giorgio Parisi

C'è un'Italia da Nobel
Premio al fisico del caos

Guadagnucci e Rondoni alle pagine 26 e 27

il nuovo romanzo di
LORENZO SASSOLI DE BIANCHI
LA LUNA BIANCA
UN VIAGGIO TRA I MISTERI DELLA MENTE
E GLI INFINITI ENIGMI DEL LINGUAGGIO
Sperling & Kupfer



acea
energia
PIÙ LUCE, PIÙ GAS, PIÙ TE.

la Repubblica

100% GREEN
0% CO₂

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 237

Mercoledì 6 ottobre 2021

In Italia € 1,50

Vince assieme ad altri due scienziati

Il Nobel a Giorgio Parisi "Fisica che salva il clima"

Commento

Se la complessità
è semplice

di **Marco Malvaldi**

La nostra capacità di conservare delle informazioni dipende da quanto dura il materiale su cui le scriviamo.

a pagina 34

A tutti ha assicurato di non aspettarsi. Poi ha confessato: «Il telefono però lo tenevo vicino». Giorgio Parisi, romano di 73 anni, è il vincitore del premio Nobel per la Fisica, assieme allo scienziato americano di origini giapponesi Syukuro Manabe, 90 anni, e al tedesco Klaus Hasselmann, 89 anni. Parisi è stato premiato per «la scoperta dell'interazione tra il disordine e le fluttuazioni nei sistemi fisici dal livello atomico alla scala planetaria».

di **Elena Dusi** e **Luca Fraioli**

alle pagine 14 e 15


La Sapienza Giorgio Parisi festeggia il premio Nobel con gli studenti dell'ateneo romano

MAXIMO PEREZ/ANSA

Fisco, lo strappo di Salvini

I suoi ministri disertano il vertice di governo sulla riforma: "Nessun voto in bianco". Draghi va avanti lo stesso: "Il leader leghista chiarisca". Cambiano aliquote Irpef e deduzioni. Potenziata la lotta all'evasione. Il nuovo catasto dal 2026. Il premier: nessuno pagherà di più o di meno

Roma, comincia la partita per il ballottaggio. Calenda al Pd: o con me o con i 5S

Editoriale

Il Paese cambia
e la destra non lo sa

di **Ezio Mauro**

C'è tutta la sofferenza delle città assediate dal virus, spente e disattivate dal lockdown, tutta l'impotenza dei municipi davanti all'universale della crisi, tutta la voglia di ricominciare dei cittadini, nel voto per i sindaci che ha ridisegnato l'Italia. Il record dell'astensione è il segno dell'emergenza: cambia la gerarchia dei problemi per le persone, cambia la scala delle preoccupazioni per le famiglie, cresce la sensazione degli individui di essere esposti agli eventi perché il mondo è fuori controllo e la politica sembra non garantire più il controllo dei fenomeni. Dunque si resta a casa, come ha fatto un elettore su due, disertando la piazza della partecipazione, ritenendola inutile. Ma nelle stesse città, contemporaneamente, proprio in quella piazza, nei caffè, nei negozi e negli uffici riaperti dal lavoro si affaccia un sentimento politico nuovo che chiede un cambiamento e soprattutto lo crede possibile - questa è la novità - , fino a imporre col voto.

continua a pagina 35

Riforma del fisco e dal 2026 delle rendite catastali: ad annunciarle - con nuove aliquote Irpef, deduzioni e inasprimento della lotta all'evasione - è stato il premier Draghi con il ministro dell'Economia Franco. Gli esponenti della Lega nell'esecutivo hanno abbandonato la riunione con Draghi. «Non voto la delega fiscale perché non contiene quello che era negli accordi» ha detto Salvini. Enrico Letta parla di «strappo gravissimo» da parte del Carroccio.

da pagina 2 a pagina 13

L'inchiesta su Di Donna

"Il 5% sugli appalti Covid". Ecco le carte
che accusano l'ex socio dello studio Conte

di **Giuliano Foschini** a pagina 22

invicta
Mappe

C'era una volta
il partito dei sindaci

di **Ilvo Diamanti**

Nei giorni scorsi si è votato per rinnovare l'amministrazione in oltre 1000 comuni italiani. Tra questi, 19 capoluoghi di Provincia e 6 di Regione.

a pagina 7

Il caso

La rivincita
dei secchioni

di **Francesco Merlo**

Come sempre è Napoli che segna il passaggio dall'Italia dei "lazzari" all'Italia dei "dottori", con quel Manfredi, rettore secco secco e lungo lungo.

a pagina 13

Università


Concorsi truccati
indagato con altri 32
il virologo Galli

di **De Riccardis** e **De Vito**
a pagina 23

Cultura


Paolo Rumiz
In mare tra le braccia
di Europa

di **Corrado Augias**
alle pagine 38 e 39

Sede: 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 Herveo, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: public@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,30 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

N2

Milano "Concorsi truccati all'università"
Indagati 24 docenti, c'è anche Galli

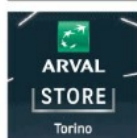
LIGATO, MONDO E SERRA - P.18



**TRE DOSI DI VACCINO
L'EMA È SENZA LINEA**

ANTONELLA VIOLA

È dall'inizio della pandemia che non possiamo che osservare con stupore il diverso metodo adottato dalle agenzie regolatorie del farmaco di Europa e Usa. Pochi giorni fa, l'americana Fda ha negato l'autorizzazione alla terza dose di vaccino. - P.29



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 6 OTTOBRE 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 155 • N. 275 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it

GNN

APPROVATA LA DELEGA, I MINISTRI DEL CARROCCIO LASCIANO IL CDM. IL GOVERNO: CATASTO, NESSUNO PAGHERÀ DI PIÙ

Salvini apre lo scontro con Draghi

Il leader della Lega: sul Fisco metodo sbagliato, non è l'oroscopo. Letta: gravissimo. Il premier: io non mi fermo

ALESSANDRO BARBERA

Salvini sceglie la via dello scontro con Draghi. I ministri leghisti lasciano il Cdm. Il leader del Carroccio: «Sul Fisco metodo sbagliato». Letta: «Gravissimo». Il premier: «Vado avanti». - P.2 SERVIZI - PP.2-15

IL COMMENTO

TIRA ANCORA ARIA DI PAPEETE

UGO MAGRI

Se restare calmi è la virtù dei forti, l'agitazione di Matteo Salvini ne tradisce la debolezza politica. Ieri ha avuto la reazione tipica del leader ferito. Anziché sviscerare le ragioni della sconfitta elettorale, alcune piuttosto facili da mettere a fuoco, ha colto al volo un pretesto per scaricare sul governo la sua delusione. Perché di pretesto, appunto, si tratta: un ritardo nella consegna ai ministri della legge delega sul fisco. - P.29

L'ANALISI

LE DONNE RESTANO FUORI DAL COMUNE

CHIARA SARACENO

Prescindere da come sono andate le elezioni dal punto di vista del posizionamento dei partiti e delle coalizioni, un dato emerge chiaro e drammatico: nessuna donna guiderà una delle grandi città e pochissime lo faranno nei comuni più piccoli. Non è solo o principalmente colpa degli elettori che non le scelgono. Sono i partiti che pensano che se c'è una chance di vittoria va candidato un uomo. - P.29

LE INTERVISTE

Andrea Orlando

Coi leghisti a rischio i fondi Ue

CARLO BERTINI - P.5

Carlo Calenda

Sì a Gualtieri se scarica i 5S

NICCOLÒ CARRATELLI - P.8

Giulio Tremonti

Ma questa riforma non va

LUCA MONTICELLI - P.7

Matteo Renzi

Sconfitto chi sta coi No Pass

FABIO MARTINI - P.9

IL RACCONTO

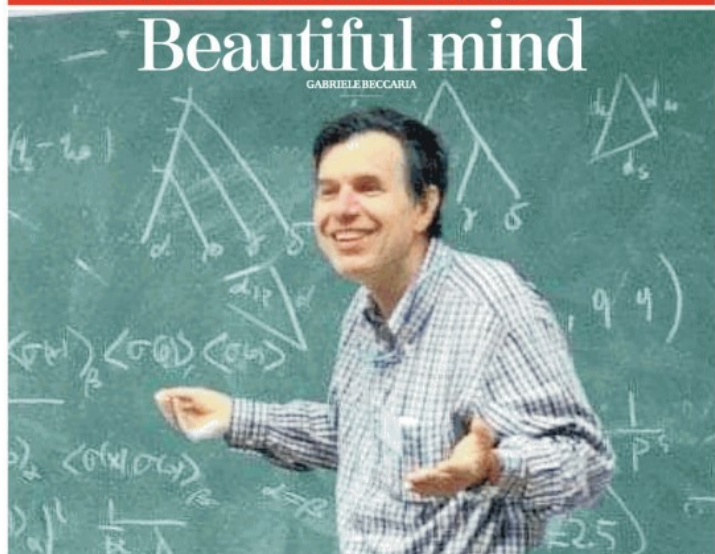
Viaggio nelle periferie che disertano le urne

GABRIELE ROMAGNOLI

Come un gatto in tangenziale o come un politico in periferia. Durano lo stesso lasso di tempo. - P.11



IL NOBEL PER LA FISICA A GIORGIO PARISI: L'ULTIMO ITALIANO FU GIACCONI DICIANNOVE ANNI FA



Da ieri Giorgio Parisi è un Nobel per la Fisica, il sesto italiano dopo Marconi nel 1909, Fermi nel 1938, Segrè nel 1959, Rubbia nel 1984, Giacconi nel 2002. - P.30

L'UOMO CHE METTE IN ORDINE IL CAOS

PIERO MARTIN

«Non c'è amore in un atomo di carbonio». Questo tweet con il quale il fisico Sheridan Dodds spiegava cos'è la complessità ben riassume il senso del Nobel per la fisica a Parisi. - P.30

LA POLEMICA

FOLLIA DEL CIRCEO E NUOVE CENSURE

DAGIA MARAINI

Dovremmo sempre cercare di dare la parola, anche solo simbolicamente, a chi è stato messo a tacere. Per questo nel 1975, ai tempi del delitto del Circeo - di cui si torna a parlare oggi per l'uscita del film *La scuola cattolica* - scrissi un articolo intitolato «La violenza sulle donne è una costante nel tempo», concentrandomi sulle vittime. CONTINUA A PAGINA 29



IL FEMMINICIDIO

“Ha ucciso Carmen odiava le occidentali”

ANTONIO GIAIMO

Hanno lasciato una rosa rossa davanti alla porta del bar. Una rosa per una donna ammazzata senza un perché da un uomo che neanche conosceva. Lui aveva offerto da bere a lei e alle sue amiche. Loro hanno ringraziato. Poi lui s'è fatto avanti con Carmen. Il tempo di tornare a sedersi con le altre ragazze e lui l'ha vigliaccamente accoltellata. - P.18



IL CASO

Il condominio torinese che umilia la coppia gay

IRENE FAMÀ

«Quelli come voi non sono graditi». Quelli come voi chi? «Gli omosessuali». Minacce e volantini omofobi: in uno stabile di Torino una diatriba di condominio, una delle tante che accadono tra vicini di casa, diventa il pretesto per mettere alla gogna una coppia. E i volantini comparsi il 29 settembre lo spiegano bene. - P.18



BUONGIORNO

Cammino anzi saltello. E canticchio: che sensazione di leggera follia sta colorando l'anima mia. Ah, Lucio Battisti è sempre qui, a porgermi le chiavi del cuore. Canticchio all'aria corroborante d'ottobre, mentre cinque anni fa sotto un cielo plumbeo, cattivo, i meloniani e salviniani salivano al Campidoglio in nome del popolo a gridare fuori la mafia dal Comune. Era il Comune in cui s'era rinserrato il sindaco Ignazio Marino, arrestato alla follia collettiva, e dunque sì, diceva, la mafia è entrata in queste stanze ma per sloggiare me. Poi il suo partito lo portò in pellegrinaggio di borgata in borgata a chiedere scusa per non aver riconosciuto la mafia a prima vista, e in una tale melma chi ci sguazzava come un pescetto nella boccia erano i cinque stelle. Beppe Grillo chiedeva alla gente onesta la forza di di-

Leggera follia

MATTIA FELTRI

sinfestare la città. Luigi Di Maio invitava i cittadini a consegnargli notizie di stampo mafioso in busta chiusa, e in cambio dell'anonimato, Alessandro Di Battista esortava le persone perbene di Pd e Forza Italia («ce ne sono!») a mandargli delazioni via mail, che ci avrebbe pensato lui a ripulire la «Repubblica filomafiosa». Arrivarono pure i giornalisti americani a cercare le coppie e le lupare sotto la statua di Marco Aurelio, ma per fortuna passano anche le sbronze e no, la mafia non si era impadronita dell'amministrazione comunale, era una colossale e scema calunnia. Ma intanto sotto quel cielo plumbeo e cattivo, a liberarci dai padrini era stata eletta Virginia Raggi. Questo, cinque anni fa. Va sempre peggio: che sciocca espressione. E che sensazione di leggera follia sta colorando l'anima mia.



Assoporti: giornata per la parità di genere nei porti. L'evento sulle disuguaglianze di genere

(FERPRESS) Roma, 5 OTT Si è tenuto ieri mattina nella sede romana di **Assoporti** l'evento di avvio della giornata per la parità di genere nei porti in modalità ibrida realizzato per ufficializzare i contenuti del Patto per la Parità di Genere già redatto e sottoscritto nelle scorse settimane da **Assoporti** e tutte le **AdSP**. Dopo le parole iniziali del Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri e un breve video di presentazione dello spirito dell'iniziativa, è seguita la tavola rotonda con le relatrici che hanno portato l'esperienza di diversi segmenti dell'attività lavorativa con particolare riferimento ai trasporti e ai porti. Così, dopo l'intervento illuminante della Direttrice di ISTAT, Linda Laura Sabadini, sono seguite le relazioni della Presidente e della Segretaria Generale di ESPO Annaleena Michala e Isabelle Ryckbost, della Presidente di WISTA Italia Paola Tongiani, della Direttrice del Master di diritto marittimo, portuale e della Logistica dell'Università di Bologna, Greta Tellarini, con il saluto della Vice Presidente Vicaria di Confindustria Genova, Sonia Sandei, dell'Assessora al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, della Presidente del Propeller Venezia Anna Carnielli e della Consigliera di ART e past-Presidente di **AdSP**

Carla Roncallo e un commento finale della Direttrice del MIMS Maria Teresa Di Matteo. È stata così avviata una campagna di sensibilizzazione sui territori, che vede nella Giornata per la Parità di Genere un punto di partenza per azioni concrete che saranno messe in atto. Sono molte, infatti, le **AdSP** che oggi e nei prossimi giorni organizzano seminari, incontri ed altre iniziative sui propri territori sullo stesso tema. Un'attività fortemente voluta dal Ministro Giovannini che desidero ringraziare, ha commentato Giampieri a margine del webinar. Abbiamo avviato un lavoro che ci vedrà molto impegnati nei prossimi mesi e non solo. Riteniamo sia fondamentale colmare le disuguaglianze, e il documento che oggi abbiamo presentato rappresenta un primo passo in questa direzione. Ricordiamo che il progetto di **Assoporti** e delle **AdSP**, Women in Transport the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale.



Parità di genere, l'impegno dei porti

Morena Pivetti



Più donne nei porti, luoghi 'maschili' per eccellenza nell'immaginario collettivo, dove appare più difficile 'un'occupazione al femminile' per superare i ritardi dell'Italia e più in generale dell'Europa. Eppure, è questo l'impegno preso con il 'Patto per la Parità di Genere', redatto e sottoscritto nelle settimane scorse, da tutte le Autorità di Sistema Portuale italiane e dalla loro associazione, **Assoporti**. Per ufficializzarne, anche pubblicamente i contenuti, la giornata di lunedì 4 ottobre è stata dedicata, ospite in streaming la stessa **Assoporti**, a discutere di parità di genere nei porti e di diseguaglianze. Nello stesso giorno e in quelli successivi molte altre Autorità hanno proposto iniziative analoghe in ambito locale. L'impulso è partito dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, che ha fortemente voluto questa attività stimolando le Autorità portuali, come ha riconosciuto il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, nell'aprire l'iniziativa con un breve video: 'Abbiamo avviato un lavoro che ci vedrà molto impegnati nei prossimi mesi e non solo. Riteniamo fondamentale colmare le diseguaglianze e il documento che abbiamo presentato oggi è un primo passo in questa direzione'. In

Europa appena il 2% della forza impiegata a bordo delle navi è di sesso femminile mentre nei trasporti marittimi si arriva con difficoltà al 20%, queste le percentuali indicate dalla presidente dei porti europei associati in Espo, Isabelle Ryckbost, nella tavola rotonda che ne è seguita: 'La strada è ancora molto lunga, pur se la rotta è tracciata', ha detto. Con lei hanno preso la parola, tra gli altri, per portare l'esperienza nei diversi segmenti lavorativi dei trasporti e dei porti la direttrice dell'Istat, Linda Laura Sabadini, la direttrice di Espo, Annaleena Michala, la presidente di Wista Italia, la Women International Shipping and Trading Association, Paola Tongiani, la direttrice del Master di Diritto marittimo, portuale e della logistica dell'Università di Bologna, Greta Tellarini, con le conclusioni affidate alla direttrice del Ministero delle Infrastrutture, Maria Teresa Di Matteo. A riprova che, anche in posizioni di primo piano, le donne non mancano del tutto. Nel pomeriggio a proporre la fotografia dei porti di Trieste e Monfalcone in quanto a parità di genere tra i propri dipendenti, è stato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. Ad aprile 2021 la percentuale di dipendenti donne si è attestata al 38,8%, in crescita del 140% rispetto al 2015, a testimoniare il continuo impegno dell'Autorità per raggiungere l'equità di genere: hanno in media 40 anni, un'anzianità di servizio di 3 anni, sono impiegate di primo livello e possiedono una laurea, a differenza dei colleghi uomini, che hanno 47 anni e sono diplomati. Ai concorsi pubblici dell'Autorità tra il 2015 e il 2020 hanno partecipato il 60% di uomini e il 40% di donne: 'Questi valori indicano che abbiamo la necessità di lavorare sul gender gap su due livelli - ha commentato D'Agostino - al nostro interno in termini di cambiamento culturale ma anche a monte del processo di assunzione, agendo su formazione e recruiting con campagne di sensibilizzazione e di informazione che spronino le donne a immaginare il proprio futuro nel nostro mondo'. Una strada già tracciata con successo dalle tre donne manager presenti al workshop che è seguito intitolato 'Essere donna nel mondo dei trasporti di oggi': Giuseppina Gualtieri, Presidente e Ad di Tper, l'azienda di trasporto pubblico e mobilità sostenibile dell'Emilia Romagna e ancora prima Presidente dell'Aeroporto Marconi di Bologna, Gabriella Ruspa, Managing Director Marketing and Business Development Dhl Express Italia e Antonella Varbaro, Fleet Hotel Human Resources Director

di Costa Crociere. Tutte e tre hanno mostrato, attraverso il racconto della loro esperienza personale e delle strategie adottate dalle rispettive aziende, come si possa superare l'universo al maschile dei trasporti. Tutte e tre hanno messo al centro i temi della competenza, dell'impegno, del coraggio e della



Fortuneita

Primo Piano

passione, l'autostima, l'importanza di fare squadra e costruire leadership qualificate piuttosto che mere posizioni di comando e potere. Gualtieri ha sottolineato la fatica degli uomini a lavorare alla pari con una donna e come poche riescano a raggiungere posizioni di vertice, Ruspa la necessità di mentorship aziendali femminili, in altre parole di donne che aiutino le altre donne nei percorsi professionali, Varbaro l'importanza di avere intelligenza emotiva e saper ascoltare senza fermarsi all'apparenza, con apertura e curiosità. 'L'Autorità ha come compito di apportare innovazione all'interno dei porti, per questo l'impegno verso il superamento del gender gap deve partire anche da noi ha concluso il presidente D'Agostino -. Dobbiamo coinvolgere le donne e superare l'idea che possano esserci candidati preferenziali, Il mondo dei trasporti può offrire opportunità a donne e a uomini e perseguire speditamente la parità auspicata dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, una sfida che possiamo vincere'.

Assoporti esprime il cordoglio per il decesso di Eugenio Duca, punto di riferimento per il cluster marittimo portuale

(FERPRESS) Roma, 5 OTT **Assoporti** esprime il cordoglio dell'Associazione e di tutte le **AdSP** per l'improvvisa scomparsa dell'On. Eugenio Duca. Un uomo che ha dato un importante contributo al settore dei porti anche grazie alla sua vasta conoscenza dei temi legati all'economia del mare. Per diversi anni è stato anche membro della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, lavorando con lealtà e in maniera costruttiva su temi essenziali per la portualità nazionale. Una dolorosa perdita per tutto il cluster marittimo-portuale, ha dichiarato il Presidente di **Assoporti** Rodolfo Giampieri. Lo ricorderemo con stima e affetto. Alla sua famiglia inviamo un forte abbraccio dal mondo dei porti, ha concluso Giampieri.



Assoportri esprime il cordoglio per il decesso di Eugenio Duca

Un punto di riferimento per il cluster marittimo portuale Roma, 5 ottobre 2021 - **Assoportri** esprime il cordoglio dell' Associazione e di tutte le **AdSP** per l' improvvisa scomparsa dell' On. Eugenio Duca. Un uomo che ha dato un importante contributo al settore dei porti anche grazie alla sua vasta conoscenza dei temi legati all' economia del mare. Per diversi anni è stato anche membro della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, lavorando con lealtà e in maniera costruttiva su temi essenziali per la portualità nazionale. "Una dolorosa perdita per tutto il cluster marittimo-portuale", ha dichiarato il Presidente di **Assoportri** Rodolfo Giampieri. "Lo ricorderemo con stima e affetto. Alla sua famiglia inviamo un forte abbraccio dal mondo dei porti", ha concluso Giampieri.



Pnrr: favorire l'adesione a Trieste a Green Ports, siglata un'intesa

Tra Authority, Comune e Arpa Fvg su azioni da attuare

Un protocollo d'intesa che definisce il rapporto di collaborazione tra Comune di Trieste, Arpa Fvg e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** nell'ambito del progetto Green Ports- Pnrr è stato sottoscritto oggi. Con l'accordo sono state condivise le azioni e le attività da attuarsi in ambito **portuale** per la riduzione degli impatti sull'ambiente derivanti dalle attività insediate. In particolare, è stato stabilito che l'**Autorità** aderirà alla procedura pubblica "Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti - Green Ports" nell'ambito del Pnrr con interventi come "produzione di energia da fonti rinnovabili; efficienza energetica degli edifici portuali; mezzi di trasporto elettrici; interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti; realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto". Il Comune e l'Arpa - spiega una nota - supporteranno l'Authority nelle procedure autorizzative e nella realizzazione di sistemi di monitoraggio degli interventi. "Il protocollo è fondamentale per lo sviluppo di progetti collegati ai finanziamenti Pnrr cosiddetti Green ports", ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone. "Vanno a integrare le attività che noi come **Autorità di Sistema** dovremo garantire nei confronti del Ministero della Transizione Ecologica, e chiaramente prevedono una condivisione totale dal punto di vista dell'approvazione, della valutazione ambientale e dello sviluppo dei progetti con i referenti per la pianificazione urbanistica, il Comune, e per la parte di valutazione ambientale, Arpa". Un ulteriore impegno condiviso - afferma il Comune - è "la definizione e l'implementazione dei sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria, dei consumi energetici e di indicatori specifici per disporre di un quadro complessivo con informazioni scientifiche che metta in evidenza gli obiettivi raggiunti e per pianificare altre azioni di miglioramento delle condizioni dell'habitat urbano". (ANSA).



AdSP Adriatico orientale durante Italian Port Days rinnova impegno per parità di genere. All' Authority +140% donne rispetto al 2015

(FERPRESS) Trieste, 5 OTT In occasione dell'evento Italian Port Days, l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** ha rinnovato il proprio impegno verso il tema dell'equità di genere nel settore dei trasporti attraverso l'ideazione dell'evento in streaming Women in Transport. La sfida è iniziata. Il webinar si è proposto l'obiettivo di riconoscere le problematiche e trovare le possibili soluzioni al gender gap del mondo dei trasporti, prendendo come spunto le best practice messe in atto da alcune importanti aziende del **sistema** che hanno tra i loro vertici tre manager donne. Ospiti del workshop Essere donna nel mondo dei trasporti di oggi: Giuseppina Gualtieri, Presidente e AD Tper, Gabriella Ruspa, Managing Director Marketing and Business Development DHL Express (Italy) e Antonella Varbaro, Fleet Hotel Human Resources Director Costa Crociere, intervistate e accompagnate al dialogo da Eva Campi, partner di Newton Spa. Il presidente Zeno D'Agostino ha aperto la conferenza proponendo una fotografia dello stato attuale della gender equity nei porti di Trieste e Monfalcone: ad aprile 2021 la percentuale di dipendenti donna si attesta al 38,8%, in crescita del 140% rispetto al 2015, valore che evidenzia il continuo impegno dell'**Autorità** per raggiungere l'equità di genere. I dati rivelano inoltre che le dipendenti donne dell'**Autorità** di **Sistema** hanno in media 40 anni, un'anzianità di servizio di 3 anni, sono impiegate di primo livello e sono in possesso di una laurea, a differenza dei colleghi uomini, che mediamente hanno 47 anni e possiedono un diploma. Ai concorsi pubblici dell'AdSPMAO tra il 2015 e il 2020 hanno partecipato il 60% di uomini e il 40% di donne. Valori che indicano la necessità di lavorare sul gender gap su due livelli: all'interno dell'**Autorità** in termini di cultural change, ma anche a monte del processo di assunzione, agendo su formazione, recruiting, campagne di sensibilizzazione e di informazione che spronino le donne a immaginare il proprio futuro nel mondo dei trasporti. Una strada già tracciata con successo dalle tre donne manager presenti al workshop, le quali hanno dimostrato, attraverso il racconto della loro esperienza personale e delle strategie adottate dalle rispettive aziende, come si possa superare l'immaginario collettivo che vede nei trasporti un universo totalmente al maschile. Giuseppina Gualtieri, Presidente e AD di Tper, ha messo al centro i temi della competenza, dell'impegno e della passione: Le donne devono dimostrare di essere all'altezza, senza aver paura dei propri punti deboli. La leadership femminile significa essere capaci di resilienza, di trovare le soluzioni migliori grazie alla diversità degli elementi che compongono il proprio team; per questo bisogna saper esprimere con competenza le proprie idee e avere il coraggio di esporle agli altri. Gabriella Ruspa, Managing Director Marketing and Business Development DHL Express (Italy) ha posto l'accento sui role model, affrontando il tema del coraggio e della competenza, che trovano attuazione nel programma di mentorship aziendale: Servono concretezza e obiettivi che spingano al cambiamento. Se non ci si pone l'obiettivo di assumere personale di entrambi i sessi in modo paritario non si potrà mai raggiungere la parità. Per fare carriera poi c'è bisogno di esempi concreti, di programmi che diano possibilità di scelta prima alle bambine, poi alle ragazze e infine alle donne che si stanno formando professionalmente, programmi che in azienda supportiamo con partnership qualificate. Antonella Varbaro, Fleet Hotel Human Resources Director Costa Crociere, ha focalizzato l'attenzione sull'importanza di generare valore nelle persone. Per lavorare su una nave servono molta energia ed empatia. Ma non basta. Oltre alla competenza e all'aggiornamento continuo, indispensabili per essere credibili agli



occhi di ogni interlocutore, è necessario avere intelligenza emotiva, saper ascoltare in modo attivo senza fermarsi all'apparenza, lasciando da parte i bias del giudizio, che sono anche bias legati al genere.



FerPress

Trieste

»Il presidente D'Agostino ha affermato: L'**Autorità** ha come compito quelli di apportare innovazione all'interno dei porti, per questo l'impegno verso il superamento del gender gap deve partire anche da noi. Dobbiamo imparare a comunicare un cambio culturale rispetto all'immagine di un mondo dei trasporti al maschile e a coinvolgere le donne superando l'idea che possano esserci dei candidati preferenziali, Il mondo dei trasporti può offrire opportunità a entrambi i generi e perseguire speditamente la parità auspicata dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. La sfida che tutti perseguiamo può essere vinta con la collegialità e l'alleanza a detrimento di qualsiasi dicotomia di genere.

Green Ports: AdSP Adriatico orientale sigla protocollo per rapporto di collaborazione con Comune di Trieste, ARPA FVG

(FERPRESS) Trieste, 5 OTT Sottoscritto oggi il protocollo d'intesa che definisce il rapporto di collaborazione tra Comune di Trieste, ARPA FVG e **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale, nell'ambito del progetto Green Ports. Con la sottoscrizione dell'accordo sono state condivise le azioni e le attività da attuarsi in ambito **portuale** per la riduzione degli impatti sull'ambiente derivanti dalle attività insediate. In particolare, è stato condiviso che l'**Autorità** di **Sistema** aderirà alla procedura pubblica Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti GREEN PORTS con interventi della seguente tipologia: Produzione di energia da fonti rinnovabili; Efficienza energetica degli edifici portuali; Mezzi di trasporto elettrici; Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti; Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto; Il Comune di Trieste e ARPA FVG supporteranno l'Authority nelle procedure autorizzative e nella realizzazione di sistemi di monitoraggio degli interventi. Il protocollo firmato con ARPA e Comune di Trieste è fondamentale per lo sviluppo di progetti collegati ai finanziamenti PNRR cosiddetti Green ports, ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone. Vanno ad integrare le attività che noi come **Autorità** di **Sistema** dovremo garantire nei confronti del Ministero della Transizione Ecologica, e chiaramente prevedono una condivisione totale dal punto di vista dell'approvazione, della valutazione ambientale e dello sviluppo dei progetti con i referenti per la pianificazione urbanistica il Comune- e per la parte di valutazione ambientale ARPA.



AdSP MAO-WOMEN IN TRANSPORT: L' IMPEGNO DEI PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE PER RIDURRE IL GENDER GAP

La percentuale di dipendenti donne all' Authority si attesta al 38,8%, in crescita del 140% rispetto al 2015 Webinar sul tema con tre manager di Tper, DHL EXPRESS ITALY, COSTA CROCIERE TRIESTE - In occasione dell' evento Italian Port Days, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** ha rinnovato il proprio impegno verso il tema dell' equità di genere nel settore dei trasporti attraverso l' ideazione dell' evento in streaming 'Women in Trasport. La sfida è iniziata'. Il webinar si è proposto l' obiettivo di riconoscere le problematiche e trovare le possibili soluzioni al gender gap del mondo dei trasporti, prendendo come spunto le best practice messe in atto da alcune importanti aziende del **sistema** che hanno tra i loro vertici tre manager donne. Ospiti del workshop 'Essere donna nel mondo dei trasporti di oggi': Giuseppina Gualtieri, Presidente e AD Tper, Gabriella Ruspa, Managing Director Marketing and Business Development DHL Express (Italy) e Antonella Varbaro, Fleet Hotel Human Resources Director Costa Crociere, intervistate e accompagnate al dialogo da Eva Campi, partner di Newton Spa. Il presidente Zeno D' Agostino ha aperto la conferenza proponendo una fotografia dello stato attuale della gender equity nei porti di Trieste e Monfalcone: ad aprile 2021 la percentuale di dipendenti donna si attesta al 38,8%, in crescita del 140% rispetto al 2015, valore che evidenzia il continuo impegno dell' **Autorità** per raggiungere l' equità di genere. I dati rivelano inoltre che le dipendenti donne dell' **Autorità** di **Sistema** hanno in media 40 anni, un' anzianità di servizio di 3 anni, sono impiegate di primo livello e sono in possesso di una laurea, a differenza dei colleghi uomini, che mediamente hanno 47 anni e possiedono un diploma. Ai concorsi pubblici dell' AdSPMAO tra il 2015 e il 2020 hanno partecipato il 60% di uomini e il 40% di donne. Valori che indicano la necessità di lavorare sul gender gap su due livelli: all' interno dell' **Autorità** in termini di cultural change, ma anche a monte del processo di assunzione, agendo su formazione, recruiting, campagne di sensibilizzazione e di informazione che spronino le donne a immaginare il proprio futuro nel mondo dei trasporti. Una strada già tracciata con successo dalle tre donne manager presenti al workshop, le quali hanno dimostrato, attraverso il racconto della loro esperienza personale e delle strategie adottate dalle rispettive aziende, come si possa superare l' immaginario collettivo che vede nei trasporti un universo totalmente al maschile. Giuseppina Gualtieri, Presidente e AD di Tper, ha messo al centro i temi della competenza, dell' impegno e della passione: 'Le donne devono dimostrare di essere all' altezza, senza aver paura dei propri punti deboli. La leadership femminile significa essere capaci di resilienza, di trovare le soluzioni migliori grazie alla diversità degli elementi che compongono il proprio team; per questo bisogna saper esprimere con competenza le proprie idee e avere il coraggio di esporle agli altri.' Gabriella Ruspa, Managing Director Marketing and Business Development DHL Express (Italy) ha posto l' accento sui role model, affrontando il tema del coraggio e della competenza, che trovano attuazione nel programma di mentorship aziendale: 'Servono concretezza e obiettivi che spingano al cambiamento. Se non ci si pone l' obiettivo di assumere personale di entrambi i sessi in modo paritario non si potrà mai raggiungere la parità. Per fare carriera poi c' è bisogno di esempi concreti, di programmi che diano possibilità di scelta prima alle bambine, poi alle ragazze e infine alle donne che si stanno formando professionalmente, programmi che in azienda supportiamo con partnership qualificate'. Antonella Varbaro, Fleet Hotel Human Resources Director Costa Crociere, ha focalizzato l' attenzione sull' importanza di generare valore nelle persone. 'Per lavorare su una



nave servono molta energia ed empatia. Ma non basta. Oltre alla competenza e all' aggiornamento continuo, indispensabili per essere credibili agli



Il Nautilus

Trieste

occhi di ogni interlocutore, è necessario avere intelligenza emotiva, saper ascoltare in modo attivo senza fermarsi all'apparenza, lasciando da parte i bias del giudizio, che sono anche bias legati al genere.» Il presidente D'Agostino ha affermato: 'L' **Autorità** ha come compito quelli di apportare innovazione all'interno dei porti, per questo l'impegno verso il superamento del gender gap deve partire anche da noi. Dobbiamo imparare a comunicare un cambio culturale rispetto all'immagine di un mondo dei trasporti al maschile e a coinvolgere le donne superando l'idea che possano esserci dei candidati preferenziali, Il mondo dei trasporti può offrire opportunità a entrambi i generi e perseguire speditamente la parità auspicata dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. La sfida che tutti perseguiamo può essere vinta con la collegialità e l'alleanza a detrimento di qualsiasi dicotomia di genere'.

Il Nautilus

Trieste

PROGETTO GREEN PORTS: SOTTOSCRITTO PROTOCOLLO D'INTESA CON COMUNE DI TRIESTE E ARPA FVG

Trieste - Sottoscritto oggi il protocollo d'intesa che definisce il rapporto di collaborazione tra Comune di Trieste, ARPA FVG e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, nell'ambito del progetto Green Ports. Con la sottoscrizione dell'accordo sono state condivise le azioni e le attività da attuarsi in ambito **portuale** per la riduzione degli impatti sull'ambiente derivanti dalle attività insediate. In particolare, è stato condiviso che l'**Autorità di Sistema** aderirà alla procedura pubblica 'Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti - GREEN PORTS' con interventi della seguente tipologia: Produzione di energia da fonti rinnovabili; Efficienza energetica degli edifici portuali; Mezzi di trasporto elettrici; Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti; Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto; Il Comune di Trieste e ARPA FVG supporteranno l'Authority nelle procedure autorizzative e nella realizzazione di sistemi di monitoraggio degli interventi. 'Il protocollo firmato con ARPA e Comune di Trieste è fondamentale per lo sviluppo di progetti collegati ai finanziamenti PNRR cosiddetti Green ports, ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone. 'Vanno ad integrare le attività che noi come **Autorità di Sistema** dovremo garantire nei confronti del Ministero della Transizione Ecologica, e chiaramente prevedono una condivisione totale dal punto di vista dell'approvazione, della valutazione ambientale e dello sviluppo dei progetti con i referenti per la pianificazione urbanistica - il Comune- e per la parte di valutazione ambientale - ARPA'.



Informare

Trieste

Accordo tra AdSP dell' Adriatico Orientale, Comune di Trieste e a ARPA FVG nell' ambito del progetto Green Ports

L' ente **portuale** aderirà alla procedura pubblica "Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti - Green Ports" Oggi l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare** Adriatico Orientale assieme al Comune di Trieste e ad ARPA Friuli Venezia Giulia ha sottoscritto il protocollo d' intesa che definisce il rapporto di collaborazione fra i tre enti nell' ambito del progetto Green Ports. Con la sottoscrizione dell' accordo sono stati condivise le azioni e le attività da attuarsi in ambito **portuale** per la riduzione degli impatti sull' ambiente derivanti dalle attività insediate. In particolare, è stato condiviso che l' **Autorità** di **Sistema Portuale** aderirà alla procedura pubblica "Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti - Green Ports" con interventi della seguente tipologia: produzione di energia da fonti rinnovabili; efficienza energetica degli edifici portuali; mezzi di trasporto elettrici; interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti; realizzazione di infrastrutture per l' utilizzo dell' elettricità in porto. Il Comune di Trieste e ARPA FVG supporteranno l' AdSP nelle procedure autorizzative e nella realizzazione di sistemi di monitoraggio degli interventi. «Il protocollo firmato con ARPA e Comune di Trieste - ha spiegato Zeno D' Agostino, il presidente dell' ente che gestisce i porti di Trieste e Monfalcone - è fondamentale per lo sviluppo di progetti collegati ai finanziamenti PNRR cosiddetti Green Ports. Vanno ad integrare le attività che noi come **Autorità** di **Sistema** dovremo garantire nei confronti del Ministero della Transizione ecologica, e chiaramente prevedono una condivisione totale dal punto di vista dell' approvazione, della valutazione ambientale e dello sviluppo dei progetti con i referenti per la pianificazione urbanistica - il Comune- e per la parte di valutazione ambientale - ARPA».



Trieste: soluzioni possibili al gender gap

Nel 2021 nei due porti la percentuale di dipendenti donna è del +140% rispetto al 2015

Redazione

TRIESTE Riconoscere le problematiche e trovare le possibili soluzioni al gender gap del mondo dei trasporti. Questo l'obiettivo del webinar organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale in occasione dell'evento Italian Port Days. Lo spunto da cui partire, le best practice messe in atto da alcune importanti aziende del sistema che hanno tra i loro vertici tre manager donne. Ospiti del workshop Essere donna nel mondo dei trasporti di oggi sono state infatti Giuseppina Gualtieri, presidente e Ad Tper, Gabriella Ruspa, managing director marketing and business development Dhl Express (Italy) e Antonella Varbaro, fleet hotel human resources director Costa Crociere, intervistate e accompagnate al dialogo da Eva Campi, partner di Newton Spa. Il presidente Zeno D'Agostino ha aperto la conferenza proponendo una fotografia dello stato attuale della gender equity nei porti di Trieste e Monfalcone: ad Aprile 2021 la percentuale di dipendenti donna si attesta al 38,8%, in crescita del 140% rispetto al 2015, valore che evidenzia il continuo impegno dell'Autorità per raggiungere l'equità di genere. I dati rivelano inoltre che le dipendenti donne dell'Autorità di Sistema hanno in media 40 anni, un'anzianità di servizio di 3 anni, sono impiegate di primo livello e sono in possesso di una laurea, a differenza dei colleghi uomini, che mediamente hanno 47 anni e possiedono un diploma. Ai concorsi pubblici dell'AdSp tra il 2015 e il 2020 hanno partecipato il 60% di uomini e il 40% di donne. Valori che indicano la necessità di lavorare sul gender gap su due livelli: all'interno dell'Autorità in termini di cultural change, ma anche a monte del processo di assunzione, agendo su formazione, recruiting, campagne di sensibilizzazione e di informazione che spronino le donne a immaginare il proprio futuro nel mondo dei trasporti. Una strada già tracciata con successo dalle tre donne manager presenti al workshop, le quali hanno dimostrato, attraverso il racconto della loro esperienza personale e delle strategie adottate dalle rispettive aziende, come si possa superare l'immaginario collettivo che vede nei trasporti un universo totalmente al maschile. L'Autorità -commenta il presidente- ha come compito quelli di apportare innovazione all'interno dei porti, per questo l'impegno verso il superamento del gender gap deve partire anche da noi. Dobbiamo imparare a comunicare un cambio culturale rispetto all'immagine di un mondo dei trasporti al maschile e a coinvolgere le donne superando l'idea che possano esserci dei candidati preferenziali. Il mondo dei trasporti può offrire opportunità a entrambi i generi e perseguire speditamente la parità auspicata dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. La sfida che tutti perseguiamo può essere vinta con la collegialità e l'alleanza a detrimento di qualsiasi dicotomia di genere.



Ansa

Venezia

Grandi navi: integrazioni per la sicurezza per le crociere a Marghera

Ordinanza della Capitaneria su limiti vento per ingresso da Malamocco

Nuove prescrizioni di sicurezza per la navi da crociera a **Venezia** che, non potendo più passare per San Marco, percorrono il canale Malamocco-Marghera per arrivare agli approdi diffusi nelle banchine della zona industriale. La Capitaneria di **Porto** di **Venezia** ha emesso oggi un' ordinanza che, in attuazione delle misure già previste dal decreto Grandi Navi convertito in legge lo scorso 16 settembre, arricchisce il regolamento di sicurezza con misure integrative sui limiti di intensità del vento che le crociere dovranno osservare nel transito dalla bocca di **porto** di Malamocco, fino agli approdi diffusi individuati allo stato attuale a Fusina e nel terminal Vecon di Marghera. (ANSA).



Crociere a Venezia, regole più severe per le navi in arrivo

La Capitaneria ha emesso un' ordinanza che, in attuazione delle misure già previste dal decreto Grandi Navi convertito in legge lo scorso 16 settembre, arricchisce il regolamento **Venezia** - Arrivano nuove prescrizioni di sicurezza per la navi da crociera a **Venezia** che, non potendo più passare per San Marco, percorrono il canale Malamocco-Marghera per arrivare agli approdi diffusi nelle banchine della zona industriale. La Capitaneria di **Porto** di **Venezia** ha emesso un' ordinanza che, in attuazione delle misure già previste dal decreto Grandi Navi convertito in legge lo scorso 16 settembre, arricchisce il regolamento di sicurezza con misure integrative sui limiti di intensità del vento che le crociere dovranno osservare nel transito dalla bocca di **porto** di Malamocco, fino agli approdi diffusi individuati allo stato attuale a Fusina e nel terminal Vecon di Marghera.

Helvetius



Porto Genova: Assagenti, insostenibili le code per entrare nei terminal

Lettera a Signorini per sbloccare l'ingresso in porto

"Raggiungere Genova a causa delle incredibili condizioni della rete autostradale che ci circonda è già un'impresa difficilissima, se una volta arrivata in porto la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile". **Paolo** Pessina, presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi ha scritto al presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del **Mar ligure Occidentale**, **Paolo Emilio Signorini** (senza avere ancora ottenuto risposta) dopo le segnalazioni degli associati sulle code, soprattutto all'ingresso del terminal Sech, nel bacino di Sampierdarena, che si ripercuotono anche sulla viabilità cittadina, e ribadisce che code e intasamenti non sono più sopportabili. A fine luglio Pessina era già intervenuto sul problema dell'intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del porto vecchio, quando era stata comunicata anche la chiusura per quasi un mese della ferrovia che serve il bacino di Sampierdarena. Ma superata l'estate ora i problemi si stanno ripresentando. "Questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall'ingresso nei terminal - scrive Assagenti - in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente misure per garantire al mondo dei trasporti e a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo dei terminal, il rischio è che i costi possano aggravarsi o, peggio ancora, che la merce scelga altri porti". E per risolvere la situazione Pessina sottolinea "E' indispensabile che chi ha competenze di authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento". (ANSA).



Ansa

Genova, Voltri

Porti: da Assarmatori le 10 priorità per lo scalo di Genova

Tra nodi da sciogliere diga, più spazio ai traghetti, aree Ilva

(ANSA) - GENOVA, 05 OTT - Assarmatori mette sul tavolo il 'peso' dell'associazione a Genova in termini di incidenza che le compagnie aderenti hanno nel consuntivo di merci e toccate di navi nel porto, pari all' 80% del traffico complessivo traghetti e crociere, sopra al 50% nel settore dei container e nelle merci su rotabili, per elencare le priorità e i nodi da sciogliere nello scalo. Il presidente Stefano Messina presenta l'elenco nel 'dialogo' faccia faccia con il presidente dell'Autorità di sistema portuale **Paolo Emilio** Signorini a Terrazza Colombo e in testa alla lista, come priorità di oggi, fra le proposte ci sono collegamenti ferroviari e viari: completare l'infrastrutturazione ferroviaria in previsione dell'entrata in servizio del Terzo Valico, nel rispetto del treno con standard europei, migliorare l'utilizzo della capacità ferroviaria, sviluppare il piano viabilistico, individuando nuove aree di sosta per l'autotrasporto. Ma le proposte in tutto sono dieci. Partono dalla realizzazione della diga foranea "mantenendo l'impegno di partire con la gara entro l'anno", ripensare gli spazi nel porto per aumentare la capacità per il settore traghetti, realizzare il piano del cold ironing (l'elettificazione delle banchine), accelerare la digitalizzazione e l'utilizzo del 5G. Ma ci sono anche la Gronda autostradale da realizzare e "rivedere l'accordo sulle aree Ilva per destinarne una parte alla logistica e alle nuove tendenze energetiche come l'idrogeno". Su Ilva Messina aggiunge, a titolo personale, "credo che il fatto che Cornigliano non abbia una quota da asservire a logistica e manipolazione delle merci sia una cosa assurda, lì si potrebbe dare spazio ad attività di vera logistica che porta occupazione e specializzazione, penso ad esempio anche ad un centro di trasbordo fra i vari terminal". Fra i nodi da sciogliere Assarmatori mette ancora l'accessibilità nautica nel bacino di Sampierdarena, i dragaggi, i limiti imposti dal cono aereo, i costi delle manovre ferroviarie, il piano regolatore di sistema portuale, la mancanza di impianti di GNL. (ANSA).



Porto di Genova, Pessina (Assagenti): «Code e intasamento all' ingresso dei terminal»

«Il collo di bottiglia è rappresentato dall' ingresso nei terminal»

«Raggiungere **Genova** a causa delle incredibili condizioni della rete autostradale che ci circonda è già un' impresa difficilissima, se una volta arrivata in **porto** la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile ». È quanto denuncia Paolo Pessina, presidente di Assagenti. Paolo Pessina «A seguito delle segnalazioni dei nostri associati - aggiunge Pessina - abbiamo scritto venerdì scorso una lettera al presidente Signorini esprimendo tutta la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo, al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta». Il presidente di Assagenti da tempo sottolinea l' importanza delle tempistiche di ingresso e uscita dal **porto** delle merci per la sua competitività, ed era già intervenuto sul tema dell' intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del **porto** vecchio a fine luglio, quando era stata comunicata la chiusura per quasi un mese della ferrovia che interessa questa parte del **porto** di **Genova**, un periodo critico che, fortunatamente, è stato superato. Adesso, secondo quanto denuncia Assagenti, i problemi si stanno ripresentando e questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall' ingresso nei terminal, in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente delle misure per garantire al mondo dei trasporti ed a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo terminal, il rischio è quello che i costi possano gravitare o, peggio ancora, che la merce scelga altre destinazioni. «Noi, come sempre, ci mettiamo la faccia - conclude il presidente degli Agenti marittimi genovesi - e siamo pronti e disponibili al confronto con tutti i soggetti interessati e coinvolti nella filiera logistica, ma è indispensabile che chi ha competenze di authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento».



Realizzazione: Pessina e Pessina - foto: Pessina e Pessina - foto: Pessina e Pessina

Code di ore per l'accesso al Terminal Sech - Cosulich spara a zero: «E' il pericolo dei monopoli»

05 Oct, 2021 **GENOVA** - Augusto Cosulich, presidente e Ceo del gruppo Cosulich, stamani interviene mezzo stampa sulla difficile situazione di congestione che caratterizza il gate di accesso al Terminal contenitori di Calata Sanità (Sech) di **Genova**. Situazione che ha portato a giornate di crisi assoluta del traffico, accesso bloccato al gate per code e attese fino a 8 ore solo per percorrere quei 700 metri dell'accesso di San Benigno al gate del Terminal Sech. Così il 24 settembre, venerdì nero, come lo scorso venerdì 1 ottobre. Adesso gli autisti e le società dell'autotrasporto si rifiutano di andare in quel terminal, sostiene Cosulich come riportato da The Meditelegraph: «chi ci va chiederà una addizionale di 250 euro». L'imprenditore esprime tutta la propria preoccupazione per una situazione di sofferenza logistica, risultato di una sovrapposizione di criticità. Quindi alla mancanza di autisti si aggiunge adesso anche l'extra costo, fattori che rischiano di mettere in discussione la competitività del porto e, creare anche una situazione di congestione diffusa anche per i vicini terminal del porto Vecchio, Genoa Port Terminal e Bettolo. In un affondo l'imprenditore genovese l'operazione che ha visto PSA diventare l'azionista di maggioranza del terminal Sech: «È questo il vero pericolo di concedere monopoli» accusando pertanto il gruppo di continuare a massimizzare i guadagni senza investire a favore della logistica. Concludendo Cosulich profila all'orizzonte forti proteste nella compagine portuale, già scossa dai profondi conflitti tra terminalisti nella rincorsa all'acquisizione degli spazi.



Genova, code all' ingresso dei Terminal - Assagenti chiede un incontro all' Authority

05 Oct, 2021 **GENOVA** - Congestione in entrata per il terminal del **Porto Vecchio** di **Genova**, il presidente di Assagenti, l' associazione degli agenti e raccomandatori marittimi di **Genova**, Paolo Pessina, in una nota commenta per la stampa «l' ennesima protesta giunta questa volta da importante associato, pubblicata peraltro da un quotidiano cittadino questa mattina, il numero uno di Assagenti, che da alcune settimane tiene sotto attenzione la situazione del traffico camionistico che sempre più di frequente interessa il **porto** di Sampierdarena e si ripercuote sulla viabilità cittadina, si esprime senza mezzi termini: Leggi anche - Code di ore per l' accesso al Terminal Sech - Cosulich spara a zero: «E' il pericolo dei monopoli» 'Raggiungere **Genova** a causa delle incredibili condizione della rete autostradale che ci circonda è già un' impresa difficilissima, se una volta arrivata in **porto** la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile' sbotta che prosegue 'A seguito delle segnalazioni dei nostri associati abbiamo scritto venerdì scorso una lettera al presidente Signorini esprimendo tutta la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo, al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta '.

Il presidente di Assagenti da tempo sottolinea l' importanza delle tempistiche di ingresso e uscita dal **porto** delle merci per la sua competitività, infatti era già intervenuto in modo determinato sul tema dell' intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del **porto** vecchio a fine luglio, quando era stata comunicata la chiusura per quasi un mese della ferrovia che interessa questa parte del **porto** di **Genova**, un periodo critico che, fortunatamente, è stato superato. Adesso i problemi si stanno ripresentando e questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall' ingresso nei terminal, in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente delle misure per garantire al mondo dei trasporti ed a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo terminal, il rischio è quello che i costi possano gravitare o, peggio ancora, che la merce scelga altre destinazioni. 'Noi, come sempre, ci mettiamo la faccia - conclude il presidente degli agenti marittimi genovesi - e siamo pronti e disponibili al confronto con tutti i soggetti interessati e coinvolti nella filiera logistica, ma è indispensabile che chi ha competenze di autorità svolga il suo ruolo di regia e coordinamento'.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

PNRR e Genova, Assarmatori: "Alla vigilia di una svolta epocale"

Dal palco della Genoa Shipping Week, il presidente Messina ricorda le "scelte determinanti" su diga foranea, ferrovie, elettrificazione delle banchine e razionalizzazione delle aree

«Siamo alla vigilia di una svolta che potrebbe risultare epocale per la blue economy, con scelte determinanti su diga foranea di Genova, infrastrutture ferroviarie e stradali di collegamento con l' hinterland produttivo, elettrificazione delle banchine e un utilizzo più razionale delle aree. Noi di Assarmatori ci siamo e siamo a fianco all' Autorità di sistema portuale [di Genova e Savona] per agevolare e concretizzare questo ambizioso piano di sviluppo, garantendo il nostro supporto in tutte le sedi aziendali operative ed istituzionali». Così il presidente di Assarmatori, nella corso della Genoa Shipping Week in corso a Genova, incita il governo mettendo a disposizione il suo know how. La "svolta epocale" è rappresentata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che per i porti italiani destina miliardi di euro . Assarmatori rappresenta 12 compagnie di navigazione, oltre 50 imprese attive sulla filiera logistica, dei servizi, della costruzione e della riparazione navale, circa l' 80 per cento del traffico traghetti e crociere e il 50 per cento di quello containers. Siamo «partner privilegiati del sistema portuale ligure che fa perno sugli scali di Genova e Savona», afferma Messina, dove le imprese associate «stabilite e radicate nel porto di Genova assicurano l' occupazione di oltre 19 mila dipendenti diretti, 3 mila dei quali residenti a Genova». «Assarmatori ha quindi titolo, ma specialmente volontà e disponibilità - ha continuato Messina - per fornire all' Autorità di sistema portuale [di Genova e Savona] collaborazione e suggerimenti e un supporto costante nelle importanti scelte che è e sarà chiamata a compiere nei prossimi mesi su tematiche come l' accessibilità nautica nel bacino di Sampierdarena, la programmazione dei dragaggi, i limiti imposti dal cono aereo, la pianificazione del miglioramento di capacità di trasporto ferroviario, le tariffe, il piano regolatore, gli impianti Gnl». - credito immagine in alto.



Insostenibile la situazione del traffico merci a Genova

Il presidente di Assagenti sulle code (anche) all'ingresso dei terminal

Redazione

GENOVA Raggiungere Genova a causa delle incredibili condizioni della rete autostradale che ci circonda è già un'impresa difficilissima, se una volta arrivata in porto la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile. Si sfoga così il presidente di Assagenti Paolo Pessina. A seguito delle segnalazioni dei nostri associati abbiamo scritto venerdì scorso una lettera al presidente Signorini esprimendo tutta la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo, al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta. È l'ennesima protesta che questa volta arriva dal numero uno di Assagenti, che da alcune settimane tiene sotto attenzione la situazione del traffico camionistico che sempre più di frequente interessa il porto di Sampierdarena e si ripercuote sulla viabilità cittadina. Il presidente da tempo sottolinea l'importanza delle tempistiche di ingresso e uscita dal porto delle merci per la sua competitività, intervenendo già a suo tempo in modo determinato sul tema dell'intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del porto vecchio a fine Luglio, quando era stata comunicata la chiusura per quasi un mese della ferrovia che interessa questa parte del porto di Genova, un periodo critico che, fortunatamente, è stato superato. Gli stessi problemi si stanno ora ripresentando e questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall'ingresso nei terminal: In una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente delle misure per garantire al mondo dei trasporti e a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo terminal, il rischio è quello che i costi possano gravitare o, peggio ancora, che la merce scelga altre destinazioni. Noi, come sempre -conclude Pessina- ci mettiamo la faccia e siamo pronti e disponibili al confronto con tutti i soggetti interessati e coinvolti nella filiera logistica, ma è indispensabile che chi ha competenze di authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento.



Porti: Assagenti, insostenibili le code per entrare nei terminal

GENOVA - "Raggiungere Genova a causa delle incredibili condizioni della rete autostradale che ci circonda è già un' impresa difficilissima , se una volta arrivata in porto la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile". Paolo Pessina, presidente di Assagenti, l' associazione degli agenti marittimi genovesi ha scritto al presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini (senza avere ancora ottenuto risposta) dopo le segnalazioni degli associati sulle code, soprattutto all' ingresso del terminal Sech, nel bacino di Sampierdarena, che si ripercuotono anche sulla viabilità cittadina, e ribadisce che code e intasamenti non sono più sopportabili. A fine luglio Pessina era già intervenuto sul problema dell' intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del porto vecchio, quando era stata comunicata anche la chiusura per quasi un mese della ferrovia che serve il bacino di Sampierdarena. Ma superata l' estate ora i problemi si stanno ripresentando. "Questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall' ingresso nei terminal - scrive Assagenti - in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente misure per garantire al mondo dei trasporti e a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo dei terminal, il rischio è che i costi possano aggravarsi o, peggio ancora, che la merce scelga altri porti". E per risolvere la situazione Pessina sottolinea "E' indispensabile che chi ha competenze di authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento".



PORTI E LOGISTICA

Lettera a Signorini per sbloccare l'ingresso in porto

Porti: Assagenti, insostenibili le code per entrare nei terminal

di R.P.

martedì 05 ottobre 2021

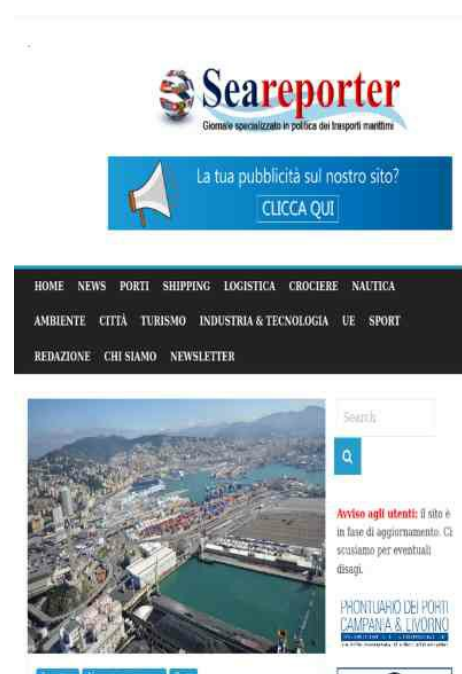


GENOVA - "Raggiungere Genova a causa delle incredibili condizioni della rete autostradale che ci circonda è già un' impresa difficilissima".



Code e intasamento all' ingresso dei Terminal del Porto Vecchio

Genova, 5 ottobre 2021 - Raccogliendo l' ennesima protesta giunta questa volta da un nostro importante associato, pubblicata peraltro da un quotidiano cittadino questa mattina, il numero uno di Assagenti , che da alcune settimane tiene Paolo Emilio Signorini sotto attenzione la situazione del traffico camionistico che sempre più di frequente interessa il **porto** di Sampierdarena e si ripercuote sulla viabilità cittadina, si esprime senza mezzi termini: 'Raggiungere **Genova** a causa delle incredibili condizione della rete autostradale che ci circonda è già un' impresa difficilissima, se una volta arrivata in **porto** la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile' sbotta Paolo Pessina che prosegue 'A seguito delle segnalazioni dei nostri associati abbiamo scritto venerdì scorso una lettera al Presidente Signorini esprimendo tutta la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo, al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta'. Il Presidente di Assagenti da tempo sottolinea l' importanza delle tempistiche di ingresso e uscita dal **porto** delle merci per la sua competitività, infatti era già intervenuto in modo determinato sul tema dell' intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del **porto** vecchio a fine luglio, quando era stata comunicata la chiusura per quasi un mese della ferrovia che interessa questa parte del **porto** di **Genova**, un periodo critico che, fortunatamente, è stato superato. Adesso i problemi si stanno ripresentando e questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall' ingresso nei terminal, in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente delle misure per garantire al mondo dei trasporti ed a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo terminal, il rischio è quello che i costi possano gravitare o, peggio ancora, che la merce scelga altre destinazioni. 'Noi, come sempre, ci mettiamo la faccia - conclude il Presidente degli Agenti Marittimi genovesi - e siamo pronti e disponibili al confronto con tutti i soggetti interessati e coinvolti nella filiera logistica, ma è indispensabile che chi ha competenze di authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento'.



Genova, Cosulich all' attacco del Sech e Assagenti lancia l' allarme: "Code insostenibili, la merce è a rischio fuga"

Mauro Pincio

L' operatore genovese se la prende anche con il "monopolio creato dalla fusione tra Psa e Sech". Mentre il presidente degli agenti marittimi genovesi è preoccupato: "Così i costi aumenteranno e i container prenderanno altre destinazioni" **Genova** - Questa mattina ci ha pensato Augusto Cosulich a suonare la sveglia sulla "congestione al Sech che crea problemi anche per gli altri terminal del **porto** vecchio, Gpt e Bettolo soprattutto". L' imprenditore genovese, dalle pagine del Secolo XIX, ha tuonato: "E' una situazione insostenibile e irresponsabile e sta generando un malumore che potrebbe sfociare in azioni di protesta incontrollate. Insieme ad Assagenti ci siamo rivolti all' Authority: serve un intervento immediato. È tutta colpa anche dello scontro tra terminalisti: vogliono avere sempre più potere e spazi. Il monopolio sfortunatamente esiste, ma ci sono anche gelosie, sgambetti e ricorsi al Tar tra 'colleghi'. Alla fine chi ci rimette però è tutto il **porto**». Anche Assagenti in campo "Raccogliendo l' ennesima protesta giunta dal un nostro importante associato, il numero uno di Assagenti , che da alcune settimane tiene sotto attenzione la situazione del traffico camionistico che sempre più di frequente interessa il **porto** di Sampierdarena e si ripercuote sulla viabilità cittadina, si esprime senza mezzi termini: 'Raggiungere **Genova** a causa delle incredibili condizione della rete autostradale che ci circonda è già un' impresa difficilissima, se una volta arrivata in **porto** la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile' sbotta Paolo Pessina che prosegue 'A seguito delle segnalazioni dei nostri associati abbiamo scritto venerdì scorso una lettera al Presidente Signorini esprimendo tutta la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo, al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta'. Rischio fuga per la merce Il Presidente di Assagenti da tempo sottolinea l' importanza delle tempistiche di ingresso e uscita dal **porto** delle merci per la sua competitività, infatti era già intervenuto in modo determinato sul tema dell' intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del **porto** vecchio a fine luglio, quando era stata comunicata la chiusura per quasi un mese della ferrovia che interessa questa parte del **porto** di **Genova**, un periodo critico che, fortunatamente, è stato superato. Adesso i problemi si stanno ripresentando e questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall' ingresso nei terminal, in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente delle misure per garantire al mondo dei trasporti ed a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo terminal, il rischio è quello che i costi possano lievitare o, peggio ancora, che la merce scelga altre destinazioni. 'Noi, come sempre, ci mettiamo la faccia - conclude il presidente degli Agenti Marittimi genovesi - e siamo pronti e disponibili al confronto con tutti i soggetti interessati e coinvolti nella filiera logistica, ma è indispensabile che chi ha competenze di Authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento'.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Botta e risposta Assagenti - AdSP genovese sul caos camion ai varchi: "Servono aree buffer"

Genova - Nel porto di Genova, in particolare nel bacino di Sampierdarena, sta diventando la regola la congestione di mezzi stradali in attesa di entrare in particolare al terminal Sech ma a questa criticità contribuiscono in realtà anche altri terminal operator del porto vecchio. Dopo l'ennesima giornata di disagi e di proteste da parte dei suoi associati, il presidente di Assagenti, a pochi giorni di distanza da una missiva inviata all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ha alzato i toni con una nota stampa che inizia dicendo: 'A seguito delle segnalazioni dei nostri associati abbiamo scritto venerdì scorso una lettera al presidente Signorini esprimendo tutta la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo, al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta'. Per l'associazione degli agenti marittimi il collo di bottiglia è rappresentato ora 'dall'ingresso nei terminal' e, 'in una situazione di forti volumi (di merce, ndr), scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente delle misure per garantire al mondo dei trasporti e a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo terminal. Il rischio è quello che i costi possano gravitare o, peggio ancora, che la merce scelga altre destinazioni'. Alla port authority viene chiesto di svolgere 'il suo ruolo di regia e coordinamento'. La risposta di Paolo Emilio Signorini è arrivata a margine di una conferenza stampa organizzata da Assarmatori, il cui presidente Stefano Messina ha confermato che il capoluogo ligure sta perdendo competitività e volumi di merci per effetto di queste criticità. Secondo il vertice della port authority la congestione ai gate dei terminal di Sampierdarena 'dipende da diversi fattori' concomitanti: 'Il primo è che l'area è interessata da nuova operatività, sia come novi terminal (ad esempio Bettolo), sia come dimensione delle navi che scalano il Sech. La stessa porzione di porto è interessata da aree di cantiere perché lì abbiamo in atto i cantieri sui depositi di Esso e di Eni, l'avvio del cantiere parco Rugna, quello già avviato di galleria Molo Nuovo, si avvierà il cantiere di Bettolo'. Altra ragione per spiegare questa frequente congestione risiede secondo Signorini 'nel piccolo dei traffici. Ad esempio abbiamo alcune aree di Bettolo che vengono usate da Gnv'. A proposito di risposte da dare e possibili soluzioni da perseguire il numero uno di palazzo San Giorgio ritiene che siano 'su tutta la filiera per cui parlare di operatività e di responsabilità solo di alcuni è sbagliato. Tutti ne hanno una fetta' di colpa. 'I terminal devono ricevere la merce che riescono a lavorare, io come porto devo migliorare l'organizzazione della viabilità interna e di eventuali aree polmone. La città con il Comune deve insieme a me trovare alcuni accorgimenti viabilistici o aree polmone. Tutti devono metterci qualcosa. Gli autotrasportatori devono anche loro capire che se forse arriviamo a una o due aree buffer dove fermare i mezzi perché a Genova non sappiamo dove metterli è una cosa auspicabile'. Le ipotesi per queste aree polmone già esistono: 'Con il sindaco e il presidente della Regione Liguria abbiamo qualche ipotesi nel porto di Genova che sarebbe particolarmente gradita un po' a tutti. Anche agli autotrasportatori. Una di queste è l'area Fondegga a Pegli ed era stato fatto un ragionamento anche su aree Ilva'. Ogni giorno, fra Genova e **Savona** sono 6.500 i camion che arrivano e partono dai porti della Liguria occidentale e secondo il presidente dell'AdSP nel lavoro di squadra finalizzato a trovare soluzioni dev'essere coinvolta anche la merce, quindi la committenza del trasporto su strada verso le banchine. Nicola Capuzzo ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Ennesimo ingorgo per raggiungere il porto, Assagenti: «Il rischio è che le merci prendano un'altra destinazione»

Pronti e disponibili al confronto con tutti i soggetti interessati e coinvolti nella filiera logistica. Il traffico camionistico sempre più di frequente interessa il porto e si ripercuote sulla viabilità cittadina. Anche stamattina ponte elicoidale bloccato e ricadute pesanti sulla viabilità cittadina e autostradale. Il presidente Pessina: «Abbiamo scritto a Signorini, ma al momento non abbiamo ricevuto risposte» «Raggiungere Genova a causa delle incredibili condizione della rete autostradale che ci circonda è già un'impresa difficilissima, se una volta arrivata in porto la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile sbotta Paolo Pessina, presidente di Assagenti -. A seguito delle segnalazioni dei nostri associati abbiamo scritto venerdì scorso una lettera al presidente (dell'Autorità portuale di sistema n. d. r.) Signorini esprimendo tutta la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo, al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta». Il presidente di Assagenti «da tempo sottolinea l'importanza delle tempistiche di ingresso e uscita dal porto delle merci per la sua competitività, infatti era già intervenuto in modo determinato sul tema dell'intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del porto vecchio a fine luglio, quando era stata comunicata la chiusura per quasi un mese della ferrovia che interessa questa parte del porto di Genova, un periodo critico che, fortunatamente, è stato superato recita una nota -. Adesso i problemi si stanno ripresentando e questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall'ingresso nei terminal, in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente delle misure per garantire al mondo dei trasporti ed a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo terminal, il rischio è quello che i costi possano gravitare o, peggio ancora, che la merce scelga altre destinazioni». «Noi, come sempre, ci mettiamo la faccia conclude il presidente degli agenti marittimi genovesi e siamo pronti e disponibili al confronto con tutti i soggetti interessati e coinvolti nella filiera logistica, ma è indispensabile che chi ha competenze di authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento».



Alla Genoa Shipping Week si parla di cartografia nautica e fenomeni atmosferici

Cartografia elettronica e nuovi modelli per elevare il grado di sicurezza della navigazione sono stati il focus di questa mattina alla Genoa Shipping Week grazie al convegno organizzato da The International Propeller Club - Port of Genoa in collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina Militare e l'International Hydrographic Organization (IHO) di Monaco. Un'occasione per fare il punto sullo stato dell'arte, valorizzando le eccellenze del territorio, e per presentare S-100-universal Hydrographic Data Model, un progetto innovativo destinato a cambiare il mondo della navigazione, sia commerciale che della nautica da diporto. Non solo carte nautiche ma un sistema di informazioni integrate - meteo, stato delle maree, radar- a disposizione del navigante. Un servizio completo, con dati accurati per migliorare la sicurezza della navigazione. Al pomeriggio, il webinar 'Tempeste estreme' - Aspetti Tecnici, gestionali ed assicurativi organizzato da C.U.G.RI. e ATENA ha riunito le competenze scientifiche dei fisici dell'atmosfera e degli oceani, quelle degli ingegneri navali e quelle del mondo dei giuristi e degli assicuratori per delineare meccanismi di formazione, effetti e conseguenze degli eventi meteomarinari

'eccezionali' la cui comprensione è alla base della progettazione e della gestione dei mezzi navali e delle infrastrutture portuali. In chiusura di giornata, nella splendida cornice di Santa Maria di Castello si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il tradizionale concorso fotografico su Instagram- 650 gli scatti ricevuti - per raccontare il **porto** da una prospettiva inedita, organizzato dal Gruppo Giovani Assagenti e Igersgenova. Domani, 6 ottobre, ci accendono i motori di Port&ShippingTech. Tre giorni animati da incontri, dibattiti e aggiornamenti sui temi più attuali del settore che coinvolgono i principali stakeholder del cluster marittimo italiano in costante dialogo con l'Europa e il Mediterraneo. L'evento si terrà dal 6 all'8 ottobre a Genova in presenza e in live streaming. La Main Conference della Genoa Shipping Week è organizzata da Clickutility Team in collaborazione con Assagenti e Studio Comelli. Rolli shipping week e Rolli Days: Una settimana consecutiva di apertura dei palazzi storici, un percorso culturale e di networking che culminerà nel weekend con i Rolli Days (8-10 ottobre). Per informazioni: www.visitgenoa.it/rollidays-online/ e www.rsweek.it Ourport: Fino a venerdì 8, dalle 10 alle 19, arte, immagini e shipping protagonisti di Ourport, la mostra fotografica a cura di Michela Canalis a Palazzo Lauro (piazza della Nunziata 5).



Cartografia elettronica e nuovi modelli per elevare il grado di sicurezza della navigazione sono stati il focus di questa mattina alla

Port&ShippingTech: domani a Genova al via la 3 giorni di incontri, dibattiti e aggiornamenti

(FERPRESS) - **Genova**, 5 OTT - Domani, 6 ottobre, ci accendono i motori di Port&ShippingTech. Tre giorni animati da incontri, dibattiti e aggiornamenti sui temi più attuali del settore che coinvolgono i principali stakeholder del cluster marittimo italiano in costante dialogo con l' Europa e il Mediterraneo. L' evento si terrà dal 6 all' 8 ottobre a **Genova** e in live streaming. La Main Conference della Genoa Shipping Week è organizzata da Clickutility Team in collaborazione con Assagenti e Studio Comelli. RINA è Silver Partner e PwC Bronze Plus Partner della manifestazione. «Mediterraneo e geopolitica sono protagonisti di Port&ShippingTech che conferma la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del sistema marittimo, logistico e portuale - afferma Carlo Silva, presidente Clickutility Team. A questi temi si affiancano nuovi approfondimenti e spunti di riflessione sulle risorse legate al mare, sull' innovazione per lo sviluppo del trasporto marittimo e dei porti e sulla sostenibilità che coinvolgeranno i principali stakeholder del cluster marittimo». Programma di mercoledì 6 ottobre

La posizione dell' Italia è strategica da un punto di vista geopolitico, rappresenta una cerniera tra l' Europa e il Mediterraneo. Un punto di forza che rischia di diventare di debolezza se i player non elaborano e portano avanti un piano strategico congiunto. La sessione di apertura della manifestazione, In the Med, vede la partecipazione di autorevoli esponenti: l' Amm. Andrea Petroni, Capo del Reparto Sommergibili, Marina Militare e CA (CP) Pil. Sergio Liardo, Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del **porto** di **Genova**, Capitanerie di **porto** - Guardia costiera, a dimostrazione che le tematiche della sicurezza e della sovranità sui mari sono sempre più importanti. Partecipano alla sessione Alberto de Sanctis, Giornalista, consigliere di redazione, esperto di geopolitica del mare, Limes, Francesco Anghelone, Coordinatore scientifico, OSMED (Osservatorio Mediterraneo), Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime Economy, SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Paese. Roberto Domini, C/Ammiraglio (ris.), CeSMar - Centro Studi di geopolitica e strategia marittima, Enrico Pastori, Director, TRT-TRASPORTI E TERRITORIO, Gianni Debernardi, Responsabile Area Private Valle D' Aosta, Piemonte e Liguria, Intesa Sanpaolo Private Banking, Guido Nicolini, Presidente, Confetra, Silvia Moretto, Presidente, Fedespedi, Michela D' Avino, Managing Associate, BonelliErede, Mario Mattioli, Presidente, Confitarma e Stefano Messina, Presidente, Assarmatori. La prima giornata prosegue con la sessione Over&Under the Sea che esplora il mondo delle risorse legate al mare. Si parlerà di pesca, di minerali, di gas, di tubi, di cavi che trasportano dati ed elettricità, di vento, perché potenzialmente la superficie del mare potrebbe diventare un campo eolico. A chiudere la prima giornata, La riforma tradita, la conferenza organizzata in collaborazione con Assiterminal per fare il punto, partendo da un punto di vista giuridico, sul futuro dello shipping e del sistema logistico anticipando in parte i temi della seconda giornata: PNRR e il programma NextGeneration EU. Giovedì 7 ottobre I microfoni della seconda giornata di evento di accendono parlando di Next Generation Shipping, dedicata all' innovazione tecnologica. Il pomeriggio si apre con i piani di sviluppo previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per la logistica e l' intermodalità: PNRR per la portualità e lo shipping. Per concludere la seconda giornata torniamo a parlare di porti con la sessione Smart ports & logistics. Venerdì 8 ottobre L' ultima giornata di apre con il tema che permea ogni settore: la sostenibilità. Green ports & shipping Summit, il palco di aziende e professionisti che vedono nella sostenibilità l'



unica direzione di sviluppo del settore. Il pomeriggio esplora nel dettaglio una di queste vie: la decarbonizzazione con la sessione Natural Gas in Shipping, strategie, progetti e certificazioni che ospiterà anche un panel dedicato a



FerPress

Genova, Voltri

Il nuovo polo di ricerca, sviluppo e formazione per il cluster dello shipping, organizzato in collaborazione con CMA Maritime Training Center. Prima di spegnere i microfoni, un focus sulle persone Human Factors Summit e una tavola rotonda dedicata a: Le professioni marittime contro il gender-gap, in collaborazione con USCLAC.

Genoa Shipping Week: nuovi orizzonti della cartografia nautica e fenomeni atmosferici il focus della 2a giornata

(FERPRESS) - Genova, 5 OTT - Cartografia elettronica e nuovi modelli per elevare il grado di sicurezza della navigazione sono stati il focus di questa mattina alla Genoa Shipping Week grazie al convegno organizzato da The International Propeller Club - Port of Genoa in collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina Militare e l'International Hydrographic Organization (IHO) di Monaco. Un'occasione per fare il punto sullo stato dell'arte, valorizzando le eccellenze del territorio, e per presentare S-100-universal Hydrographic Data Model, un progetto innovativo destinato a cambiare il mondo della navigazione, sia commerciale che della nautica da diporto. Non solo carte nautiche ma un sistema di informazioni integrate - meteo, stato delle maree, radar - a disposizione del navigante. Un servizio completo, con dati accurati per migliorare la sicurezza della navigazione. Al pomeriggio, il webinar "Tempeste estreme" - Aspetti Tecnici, gestionali ed assicurativi organizzato da C.U.G.R.I. e ATENA ha riunito le competenze scientifiche dei fisici dell'atmosfera e degli oceani, quelle degli ingegneri navali e quelle del mondo dei giuristi e degli assicuratori per delineare meccanismi di formazione, effetti e conseguenze degli eventi meteomarinari "eccezionali" la cui comprensione è alla base della progettazione e della gestione dei mezzi navali e delle infrastrutture portuali. In chiusura di giornata, nella splendida cornice di Santa Maria di Castello si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il tradizionale concorso fotografico su Instagram- 650 gli scatti ricevuti - per raccontare il **porto** da una prospettiva inedita, organizzato dal Gruppo Giovani Assagenti e Igersgenova. Domani, 6 ottobre, ci accendono i motori di Port&ShippingTech. Tre giorni animati da incontri, dibattiti e aggiornamenti sui temi più attuali del settore che coinvolgono i principali stakeholder del cluster marittimo italiano in costante dialogo con l'Europa e il Mediterraneo. L'evento si terrà dal 6 all'8 ottobre a Genova in presenza e in live streaming. La Main Conference della Genoa Shipping Week è organizzata da Clickutility Team in collaborazione con Assagenti e Studio Comelli.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Nel vivo della XIII edizione di Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week

Genova -Domani, 6 ottobre, ci accendono i motori di Port&ShippingTech. Tre giorni animati da incontri, dibattiti e aggiornamenti sui temi più attuali del settore che coinvolgono i principali stakeholder del cluster marittimo italiano in costante dialogo con l' Europa e il Mediterraneo. L' evento si terrà dal 6 all' 8 ottobre a **Genova** e in live streaming. La Main Conference della Genoa Shipping Week è organizzata da Clickutility Team in collaborazione con Assagenti e Studio Comelli. RINA è Silver Partner e PwC Bronze Plus Partner della manifestazione. «Mediterraneo e geopolitica sono protagonisti di Port&ShippingTech che conferma la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del sistema marittimo, logistico e portuale - afferma Carlo Silva, presidente Clickutility Team. A questi temi si affiancano nuovi approfondimenti e spunti di riflessione sulle risorse legate al mare, sull' innovazione per lo sviluppo del trasporto marittimo e dei porti e sulla sostenibilità che coinvolgeranno i principali stakeholder del cluster marittimo». Programma di mercoledì 6 ottobre La posizione dell' Italia è strategica da un punto di vista geopolitico, rappresenta una cerniera tra l'

Europa e il Mediterraneo. Un punto di forza che rischia di diventare di debolezza se i player non elaborano e portano avanti un piano strategico congiunto. La sessione di apertura della manifestazione, In the Med, vede la partecipazione di autorevoli esponenti: l' Amm. Andrea Petroni, Capo del Reparto Sommergibili, Marina Militare e CA (CP) Pil. Sergio Liardo, Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del **porto** di **Genova**, Capitanerie di **porto** - Guardia costiera, a dimostrazione che le tematiche della sicurezza e della sovranità sui mari sono sempre più importanti. Partecipano alla sessione Alberto de Sanctis, Giornalista, consigliere di redazione, esperto di geopolitica del mare, Limes, Francesco Anghelone, Coordinatore scientifico, OSMED (Osservatorio Mediterraneo), Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime Economy, SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Paese. Roberto Domini, C/Ammiraglio (ris.), CeSMar - Centro Studi di geopolitica e strategia marittima, Enrico Pastori, Director, TRT-TRASPORTI E TERRITORIO, Gianni Debernardi, Responsabile Area Private Valle D' Aosta, Piemonte e Liguria, Intesa Sanpaolo Private Banking, Guido Nicolini, Presidente, Confetra, Silvia Moretto, Presidente, Fedespediti, Michela D' Avino, Managing Associate, BonelliErede, Mario Mattioli, Presidente, Confitarma e Stefano Messina, Presidente, Assarmatori. La prima giornata prosegue con la sessione Over&Under the Sea che esplora il mondo delle risorse legate al mare. Si parlerà di pesca, di minerali, di gas, di tubi, di cavi che trasportano dati ed elettricità, di vento, perché potenzialmente la superficie del mare potrebbe diventare un campo eolico. A chiudere la prima giornata, La riforma tradita, la conferenza organizzata in collaborazione con Assiterminal per fare il punto, partendo da un punto di vista giuridico, sul futuro dello shipping e del sistema logistico anticipando in parte i temi della seconda giornata: PNRR e il programma NextGeneration EU. Giovedì 7 ottobre I microfoni della seconda giornata di evento di accendono parlando di Next Generation Shipping, dedicata all' innovazione tecnologica. Il pomeriggio si apre con i piani di sviluppo previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per la logistica e l' intermodalità: PNRR per la portualità e lo shipping. Per concludere la seconda giornata torniamo a parlare di porti con la sessione Smart ports & logistics. Venerdì 8 ottobre L' ultima giornata di apre con il tema che permea ogni settore: la sostenibilità. Green ports & shipping Summit, il palco di aziende e professionisti che vedono nella sostenibilità l' unica direzione di sviluppo del



settore. Il pomeriggio esplora nel dettaglio una di queste vie: la decarbonizzazione con la sessione Natural Gas in Shipping, strategie, progetti e certificazioni che ospiterà anche un panel dedicato a Il nuovo polo di ricerca, sviluppo e formazione per il cluster



Il Nautilus

Genova, Voltri

dello shipping, organizzato in collaborazione con CMA Maritime Training Center. Prima di spegnere i microfoni, un focus sulle persone Human Factors Summit e una tavola rotonda dedicata a: Le professioni marittime contro il gender-gap, in collaborazione con USCLAC. Port&ShippingTech è giunto alla tredicesima edizione con il sostegno del cluster marittimo nazionale. L' evento si svolge negli anni pari a Napoli e in quelli dispari a **Genova** e costituisce in entrambi casi la conferenza principale delle rispettive Shipping Week. Dopo il successo dell' edizione 2020 anche quest' anno si svolgerà in forma ibrida, in presenza e in live streaming. Maggiori informazioni su Port&ShippingTech sul sito: www.pstconference.it.

Barcolana 53: al via domani 6 ottobre, il Barcolana Sea Summit

Trieste, 5 ottobre 2021 - L'oro olimpico della vela - l'equipaggio composto da Ruggero Tita e Caterina Banti - in Barcolana da venerdì, i dieci anni di Barcolana FUN Siram Veolia, e la grande festa a terra e in mare che entra nel vivo. Oggi la giornata era dedicata a Barcolana per il sociale, mentre è tutto pronto per il Barcolana Sea Summit, che si inaugura domani, mercoledì 6 ottobre al Trieste Convention Center. Hanno preso servizio, pronti a gestire gli ormeggi, gli 80 studenti dell'Istituto Tecnico Nautico di Trieste che, come ogni anno, gestiscono il "Follow Me", e i 63 ragazzi dell'Istituto tecnico settore economico a indirizzo turistico Leonardo da Vinci che effettueranno uno stage al Barcolana Sea Summit.

advertising Tita-Banti: l'oro olimpico in Barcolana - Saranno tra gli ospiti d'onore della Barcolana. Le medaglie d'oro alle Olimpiadi di Tokyo, Ruggero Tita e Caterina Banti, saranno a Trieste in occasione della Barcolana assieme alla Federazione Italiana Vela, che li "immergerà" nel clima dell'evento, in numerosi appuntamenti e incontri con gli appassionati di vela. Si inizierà venerdì 8 ottobre alle 18.30 alla Lounge Barcolana by Prosecco DOC di Piazza Unità, dove i due atleti incontreranno il pubblico e i media in un evento moderato dal giornalista di Rai Sport Giulio Guazzini. Sabato mattina Caterina Banti parteciperà a una uscita in Golfo assieme a One Ocean e ad alcune atlete e atleti della Società Velica di Barcola e Grignano. Nella seconda parte della mattinata, alle 11, nuovamente nella Lounge Barcolana le medaglie d'oro incontreranno gli agonisti dei circoli velici locali, mentre nel pomeriggio saranno ospiti prima della trasmissione in diretta di Rai Uno Linea Blu, quindi di un evento in Prefettura. A organizzare la presenza di Tita-Banti, assieme a Barcolana, la Federazione Italiana Vela che sarà protagonista anche nella giornata inaugurale del Sea Summit, con la consigliera Flavia Tartaglini che parlerà di sostenibilità: "Ogni anno si rinnova la magia della Barcolana - ha detto il Presidente della Federazione Italiana Vela Francesco Ettore, atteso a Trieste da venerdì - un evento che coinvolge il mondo velico in una intensa settimana di appuntamenti. Quest'anno in particolare abbiamo l'opportunità di poter festeggiare insieme a tutti gli appassionati di Vela i nostri Ruggero e Caterina: una medaglia d'oro che vogliamo condividere e dedicare a tutti i nostri tesserati. Ringrazio per la consueta ospitalità e impeccabile organizzazione Mitja Gialuz e tutto lo staff che collabora fattivamente alla realizzazione di Barcolana. Quest'anno verranno tracciate nuove rotte che mi auguro portino, attraverso il cammino personale di ognuno, verso la definitiva uscita da questo momento difficile".

Barcolana per il Sociale - Il vento di Scirocco ha fermato in mare Barcolana per il Sociale, ma non a terra, dove nel pomeriggio, al Magazzino 26, si è svolta la grande festa che unisce Barcolana by Night e le associazioni di volontariato. Animata dalla Calicanto band, quest'anno in grandissima forma, si è svolta la cerimonia di assegnazione delle associazioni agli equipaggi della Barcolana by Night, di fatto il "tifo organizzato" della Barcolana. "Questo per noi è ogni anno un grande momento - ha raccontato il presidente della SVBG Mitja Gialuz - l'evento ha tanti linguaggi e tanti temi, e coinvolge davvero tutti: questa di oggi è una delle grandi feste della Barcolana, ed è una festa che nel Magazzino 26 e nel Porto Vecchio riesce ancora meglio".

Domani al via Barcolana Sea Summit - Al via domani pomeriggio alle 17 il Barcolana Sea Summit, l'evento dedicato alla salute del Mediterraneo e all'incontro tra scienza, istituzioni e imprese per dialogare sul futuro del mare. L'evento si svolge in presenza al Trieste Convention Center e in streaming sul canale YouTube di Barcolana (www.youtube.com/RegataBarcolanaTrieste). Ospiti della giornata inaugurale - dopo un messaggio inviato dal Ministro Cingolani - Edo Ronchi, presidente della Fondazione Sviluppo Sostenibile e Andrea





Pressmare

Genova, Voltri

Koundouri di UN SDSN SEAs Initiative. L'evento vedrà una introduzione alla sostenibilità nel mondo della vela da parte del presidente della World Sailing, Li Quanhai, e gli interventi del presidente della SVBG Mitja Gialuz, della consigliera federale della FIV Flavia Tartaglini, del Vice presidente esecutivo di One Ocean Riccardo Bonadeo e del Presidente The Ocean Race Richard Brisius. Genova The Grand Finale in villaggio Barcolana e al Sea Summit - La collaborazione tra le due capitali della vela italiana, suggellata nelle settimane scorse dalla "RoundItaly Genova - Trieste Regatta 2021", prosegue con la presenza in piazza Unità dello stand di "Genova The Grand Finale" a cura della direzione di "The Ocean Race", che parteciperà anche al Barcolana Sea Summit. Domani, mercoledì 6 ottobre, il Presidente di The Ocean Race Richard Brisius racconterà gli obiettivi del giro del mondo a vela: non solo quelli sportivi ma anche l'impegno costante per la sostenibilità, con numerosi progetti scientifici, di comunicazione ed educativi. Per l'occasione da Genova arriverà a Trieste il messaggero dell'iniziativa "Relay 4 Nature", un oggetto artistico prodotto con legno recuperato dal mare, e promosso dall'inviato speciale per gli Oceani delle Nazioni Unite Peter Thomson, che lancia un importante messaggio per la salute dell'habitat marino e raccoglie l'impegno del pubblico e dei decision maker. Il Baton, così viene chiamato in inglese, verrà consegnato durante l'inaugurazione del Sea Summit al presidente della SVBG Mitja Gialuz. L'8 ottobre è previsto l'intervento del Sindaco di Genova, Marco Bucci, che porterà i saluti nell'ambito della sessione "Green Ports, Green Cities"; nella stessa sessione seguiranno anche i contributi del Rettore dell'Università di Genova, Prof. Federico Delfino, e di **Paolo Emilio Signorini**, Presidente **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar** Ligure Occidentale. Sabato 9 nello stand The Ocean Race si svolgerà un evento dal sapore tipicamente genovese: una tappa del Campionato mondiale di Pesto al mortaio, con una sessione dimostrativa aperta a tutti dalle ore 12, seguita da una vera e propria gara tra 10 partecipanti dalle 17 alle 19. Domani in Barcolana - Giornata dedicata a Barcolana Sea Chef, l'evento che combina vela e gourmet per dare valore all'alta cucina collegata al mare. Gli chef (Matteo Metullio & Davide De Pra, Nino Rossi, Chicco&Bobo Cerea, Caterina Ceraudo, Giacomo Sacchetto e Antonia Klugmann) si sfideranno in una competizione velica nel Golfo di Trieste accompagnati da skipper professionisti e, una volta rientrati a terra, si sposteranno in cucina per preparare i piatti per la cena di beneficenza in programma la sera stessa. Proseguono gli appuntamenti di Barcolana Job con i laboratori per le scuole secondarie in mattinata e gli incontri online per l'orientamento alle professioni: "Valorizzare le proprie competenze e (ri)mettersi in gioco nel lavoro" dalle 10 alle 13 e "ConVINCERE con il curriculum e il colloquio di lavoro" dalle 14.30 alle 17.30 (per info: comunicazione.lavoro@regione.fvg.it). Dalle 15.30 alle 16.30, in streaming e in presenza al Magazzino 26 "Lavora con noi: energia e ambiente: Union Energy assume". In serata, nella Sala Luttazzi del Magazzino 26, gli incontri di Barcolana un mare di racconti: Chiara Carminati con "Un pinguino a Trieste" alle 17.00, il dialogo tra le finaliste al Premio Campiello 2021 Daniela Gambaro e Carmen Pellegrino con "La vita, istruzioni per l'uso" alle 18.00, e Gianfranco Bacchi, centoventiduesimo comandante della nave scuola Amerigo Vespucci, che ripercorrerà la sua carriera sul mare con "Il sogno della Vespucci" alle 19.00.

I leader del trasporto a Genova per parlare di container

GAM EDITORI

Giordano Bruno Guerrini, Presidente B.I.C. 5 ottobre 2021 - Sicurezza ed efficienza del trasporto protagoniste del convegno "La prima guida in italiano sulla sicurezza della merce nell' unità di trasporto intermodale (UTI)": il CTU Code organizzato da C.I.S.Co in collaborazione con il B.I.C. Grazie a questo lavoro di traduzione, l' Italia entra nel novero delle poche nazioni meritevoli di avere una guida tecnica in lingua originale sulla sicurezza della carica. Evento inaugurale della Genoa Shipping Week (4-10 ottobre 2021), ha visto alternarsi interventi istituzionali e tecnici per parlare di sicurezza della carica e per promuovere un modello unico di riferimento tra tutti i soggetti coinvolti nel commercio e nel trasporto internazionale. In apertura Filippo Gallo, presidente di C.I.S.Co, oltre a sottolineare il ruolo dell' associazione nel tradurre in italiano questo importante strumento, ha ribadito l' impegno futuro nella sua promozione verso la filiera del trasporto, attraverso momenti formativi e divulgativi. Anche per Francesco Dionori, capo della sezione reti di trasporto e logistica di UNECE, la diffusione a larga scala di questa guida, semplice ed essenziale, avrà un impatto notevole sia per la riduzione dei danni che per la prevenzione degli incidenti. Concorde anche Massimo Giacchetta, consigliere Promos Italia, sulla necessità di formare le aziende esportatrici italiane su tutti gli aspetti logistici e sull' esistenza della guida rapida. Dello stesso avviso Stefano Messina, in rappresentanza della Camera di Commercio di Genova, che ha sottolineato la necessità per caricatori, ricevitori e trasportatori di avere regole certe e diffuse per un efficace utilizzo dei container e delle altre unità di trasporto. Convinto anche Silvio Ferrando, Marketing and International Business Manager AsdP del Mar Ligure Occidentale, che, grazie alla traduzione della guida breve, il CTU Code potrà avere una maggiore diffusione, condizione imprescindibile, vista l' importanza del traffico containerizzato per l' economia locale e nazionale. Questa è una guida alle 'buone pratiche' del trasporto, che raccoglie le conoscenze di base per preservare ambiente, persone e merci - ha sottolineato Giordano Bruno Guerrini, Presidente B.I.C. Bureau International des Containers. Il ruolo storico di B.I.C. nella facilitazione del trasporto non si limita agli aspetti tecnici ma anche ai processi fondamentali per garantire sicurezza ed efficienza. I container sono il cuore del trasporto marittimo e il motivo della loro straordinaria crescita è proprio la standardizzazione. Per questo la Guida rapida al CTU Code deve essere pervasiva e deve arrivare a tutti i soggetti della filiera: da chi sceglie l' unità di trasporto intermodale vuota fino ai planner delle navi.



AdSP Mar Ligure Occidentale, il presidente Signorini: 'La sostenibilità è un pilastro di crescita'

Leonardo Parigi

Durante un evento organizzato da Assarmatori a Genova Genova - Numeri, dati e proposte per il futuro del porto di Genova. Assarmatori, nella cornice della Genoa Shipping Week, ha presentato così un lavoro di sintesi che inquadra tutti i problemi di uno scalo complesso come quello del capoluogo ligure. «È chiaro che alcuni temi siano annosi e difficili, tra cui l'accessibilità nautica al bacino di Sampierdarena e anche la necessità di snellire la gestione del traffico interno ed esterno al porto», spiegano i protagonisti. Ma anche sulla sostenibilità e sugli investimenti ci sono necessità impellenti da risolvere. Come sottolinea Paolo Emilio Signorini, Presidente dell' AdSP del Mar Ligure Occidentale : «Non è più possibile mandare avanti un' AdSP come quello di Genova e Savona senza guardare alla sostenibilità. È uno dei temi principali, un pilastro di crescita. Ma nella capacità operativa di un porto così complesso, non è facile coniugare i problemi con le possibili soluzioni tecnologiche. Da circa una ventina d' anni vediamo lo stesso schema: si affaccia una nuova tecnologia, che però necessita di grandi investimenti, pubblici e privati. Pensiamo al cold ironing. Investimenti di decine di milioni di euro, su cui la nostra Autorità portuale è in prima fila. E se sul GNL il nostro Paese si sta affacciando alla costruzione delle strutture, stiamo già parlando di idrogeno, ammoniaca e altre fonti meno impattanti. Quindi il tema è che siamo lenti a intercettare il cambiamento'.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Nuova diga e piano straordinario di Genova: Signorini ufficializza lo slittamento dei tempi

Genova - Le tempistiche per la costruzione della nuova diga di **Genova** subiscono uno slittamento inevitabile. Ad ufficializzarlo in occasione di una conferenza stampa organizzata da Assarmatori è stato in prima persona il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, confermando quanto rivelato in esclusiva da SHIPPING ITALY nelle scorse settimane a proposito dei tempi e delle criticità che si sommano sulla strada per l'apertura dei cantieri. Parlando del piano straordinario delle opere previsto dalla 'legge **Genova**' post-crollo del ponte Morandi, Signorini ha detto: 'Avere un programma di nuove opere così corposo è un bene' ma ha ammesso che 'non si potrà fare tutto e farlo nei tempi previsti. A Milano per programmi simili ci sono voluti 15/20 anni'. Poi l'ammissione: per attuarlo 'servono capacità e pazienza. Ci metterei 100 mila firme a poter dire di chiudere il programma (straordinario delle opere del **porto** di **Genova**, ndr) in ritardo', lasciando intendere che la preoccupazione oggi se le opere verranno o meno realizzate. L'intervento più importante è senza dubbio la costruzione della nuova diga: 'Prima pensavamo di poter seguire un certo iter mentre poi ci è stato detto che serve il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che è atteso per il 16 ottobre, e che l'opera dovrà essere soggetta a Via (Valutazione d'impatto ambientale, ndr)'. Alla luce di questi nuovi fattori l'avvio dei lavori slitta secondo Signorini al 2022 e, 'da quando il cantiere parte l'obiettivo è terminare i lavori entro il 2026, scadenza imposta dal Pnrr, per la prima fase da 950 milioni che è completamente finanziata (500 milioni dal fondo complementare al Pnrr, 100 da un decreto del Mims, 300 milioni dalla Bei e 57 milioni dalla Regione Liguria)'. Cosa succederà ai fondi europei stanziati se al 31 dicembre 2026 la nuova diga non risulterà completata? 'A quella scadenza verrà fatto dall'Europa un resoconto dello stato di avanzamento lavori e delle relative risorse impegnate: se sarà al 70% della costruzione non credo che verrà abbattuta, mentre se a quella data sarà stato affondato solo un cassone'. Più probabile entro il 2026, secondo Signorini, la conclusione di altri interventi meno imponenti e costosi, fra i quali sono stati menzionati 'la nuova torre piloti, la galleria ferroviaria di Molo Nuovo, il trasferimento del viadotto di Pra', così come la nuova viabilità stradale a Sampierdarena per la quale l'avvio del cantiere è prossimo'. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha suggerito come prioritari per il **porto** di **Genova** gli interventi che riguardano l'infrastrutturazione ferroviaria. Nicola Capuzzo.



Informare

Ravenna

Ad agosto il traffico delle merci nel porto di Ravenna è aumentato del +45,5%

Nei primi otto mesi del 2021 la crescita è stata del +22,6%. Lo scorso agosto il porto di Ravenna ha movimentato 2,26 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +45,5% sull'agosto 2020 e una crescita del +11,8% sull'agosto 2019. Se le rinfuse liquide e solide e le altre merci secche mostrano un aumento sia rispetto all'agosto dello scorso anno che rispetto allo stesso mese del 2019, ad agosto 2021 il traffico dei container, pari a 174mila tonnellate, ha registrato un rialzo del +10,3% sull'agosto 2020 e un calo del -5,1% sull'agosto 2019 e il traffico dei rotabili, pari a 91mila tonnellate, è risultato in diminuzione sia rispetto ad agosto 2020 (-21,4%) sia ad agosto 2019 (-18,4%). Complessivamente le rinfuse liquide hanno totalizzato 407mila tonnellate, il +19,5% in più rispetto ad agosto 2020 e una crescita del +11,9% sull'agosto 2019, mentre le rinfuse solide e le altre merci varie, con 1,49 milioni di tonnellate, hanno segnato aumenti del +69,0% sull'agosto 2020 e del +16,5% sull'agosto 2019. Nei primi otto mesi del 2021 il porto ravennate ha movimentato complessivamente 17,73 milioni di carichi, con una progressione del +22,6% sul periodo gennaio-agosto dello scorso anno.

The screenshot shows the Informare Mare website, a daily online publication for operators and users of the transport sector. The article, dated 5 October 2021, reports that in August 2021, the Port of Ravenna handled 2.26 million tonnes of cargo, a 45.5% increase compared to August 2020 and an 11.8% increase compared to August 2019. It details the performance of various cargo types: liquid and solid bulk goods, dry bulk goods, containers, and vehicles. The article also notes that in the first eight months of 2021, the port handled a total of 17.73 million loads, representing a 22.6% increase over the same period in the previous year.

Il Gruppo Grendi spinge sulla logistica su misura e punta sui trasporti eccezionali

Ultimo ad aggiungersi alla lista di clienti che hanno deciso di usare Grendi per il trasporto di pezzi di dimensioni eccezionali è il gruppo Baraclit, leader nel settore prefabbricati in cemento, che ha deciso di affidare a Grendi il trasporto delle proprie merci sulla Sardegna. 5 ottobre 2021 - Trasporto di pezzi speciali in cemento lunghi fino a 26 metri, caricati solitamente su camion di oltre 35 metri di lunghezza. È questa la sfida affrontata dal Gruppo Grendi per trasportare da Marina di Carrara a **Cagliari** i prefabbricati di Baraclit, azienda toscana leader del settore dei prefabbricati in cemento per l'edilizia industriale, commerciale e logistica. "Come dimostra la nostra storia aziendale, continuiamo a sostenere una logistica progettuale innovativa che lega l'efficienza nei trasporti alla sostenibilità. Con questa prospettiva stiamo crescendo nel settore del traffico eccezionale grazie all'utilizzo dei nostri equipment speciali (leggi cassette) la cui flessibilità permette il carico di manufatti di grandi dimensioni, fuori sagoma e/o fuori peso come grandi trasformatori, locomotori o gru", commenta Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. In questo ultimo caso, per andare incontro alle esigenze di trasporto verso la Sardegna di Baraclit, che impiegava veicoli lunghi sino a 35m, Grendi ha proposto un'alternativa all'imbarco dei mezzi a bordo rendendo possibile il solo carico dei pezzi speciali (come le loro coperture Aliant) direttamente sulle cassette, la tecnologia su cui il Gruppo ha puntato da anni. Grendi ha progettato e realizzato una serie di strutture ad integrazione delle cassette, utili ad allungare il piano d'appoggio sino a circa 26m con portata di 55 ton, superando la difficoltà principale di questo genere di trasporti data dall'impossibilità d'appoggio se non sulle due estremità di ciascun pezzo. Più in dettaglio la tecnologia delle cassette del Gruppo Grendi, opportunamente integrata con questa struttura studiata su misura, ha consentito di imbarcare il carico disimpegnando i mezzi speciali non più necessari nella traversata. Il risultato è un'organizzazione più semplice delle spedizioni, con minori incognite e maggiore produttività del montaggio nel cantiere di destinazione finale, ottimizzando il tempo di impiego e i costi derivanti dall'utilizzo di ciascun autotreno speciale. Questo, prima occupato per più giorni nel trasferimento diretto dallo stabilimento di produzione di Bibbiena (AR) sino al cantiere sardo oggi, invece, viene adibito solo per la parte iniziale e finale del trasporto terrestre. "Facendo leva sulle competenze e la capacità progettuale nel trovare la migliore soluzione di trasporto anche fuori misura, siamo intenzionati a sviluppare ulteriormente quest'area di mercato con partenze anche programmate da altri porti italiani e non solo a Marina di Carrara in funzione delle necessità dei clienti. L'obiettivo è quello di fornire servizi di una moderna logistica integrata che riduca i traffici pesanti da tratti stradali particolarmente congestionati e poco sicuri. Come società benefit, lo facciamo con una visione di sistema che risponda a criteri di sostenibilità per i clienti e per i territori in cui operiamo" conclude Antonio Musso.



Il Gruppo Grendi spinge sulla logistica su misura e punta sui trasporti eccezionali



Porti, nuova sfida del gruppo Grendi per trasporto di mega manufatti

Mauro Pincio

Attrezzatura speciale su navi da Marina di Carrara a Cagliari . L' Ad Musso: "Siamo intenzionati a sviluppare ulteriormente quest' area di mercato" **Genova** - Trasporto di pezzi speciali in cemento lunghi fino a 26 metri, solitamente caricati su camion di oltre 35 metri di lunghezza. È la sfida affrontata dal gruppo Grendi per trasportare da Marina di Carrara a Cagliari i prefabbricati di Baraclit, azienda toscana del settore dei prefabbricati in cemento per l' edilizia industriale, commerciale e logistica. Tutto questo grazie a un' attrezzatura speciale, le "cassette", che permette, spiega l' ad del gruppo Grendi, Antonio Musso , il carico di manufatti di grandi dimensioni, fuori sagoma o fuori peso come grandi trasformatori, locomotori o gru". Per andare incontro alle esigenze di trasporto verso la Sardegna di Baraclit, Grendi ha proposto un' alternativa all' imbarco dei mezzi rendendo possibile il solo carico dei pezzi speciali direttamente sulle "cassette". Il gruppo ha progettato e realizzato una serie di strutture che consentono di allungare il piano d' appoggio sino a circa 26 metri con portata di 55 tonnellate , superando la difficoltà principale di questo genere di trasporti data dall' impossibilità d' appoggio se non sulle due estremità di ciascun pezzo. "Facendo leva sulle competenze e la capacità progettuale nel trovare la migliore soluzione di trasporto anche fuori misura, siamo intenzionati a sviluppare ulteriormente quest' area di mercato - annuncia Musso - con partenze anche programmate da altri porti italiani e non solo a Marina di Carrara in funzione delle necessità dei clienti. L' obiettivo è quello di fornire servizi di una moderna logistica integrata che riduca i traffici pesanti su tratti stradali particolarmente congestionati e poco sicuri. Come società benefit, lo facciamo con una visione di sistema che risponde a criteri di sostenibilità per i clienti e per i territori in cui operiamo"



Shipping Italy

Marina di Carrara

Grendi vuole crescere nel project cargo a Marina di Carrara e in altri scali

Trasporto marittimo di pezzi speciali in cemento lunghi fino a 26 metri che solitamente viaggiano su camion di oltre 35 metri di lunghezza. È questa la sfida affrontata dal Gruppo Grendi per trasportare da Marina di Carrara a **Cagliari** i prefabbricati di Baraclit, azienda toscana leader del settore dei prefabbricati in cemento per l'edilizia industriale, commerciale e logistica. 'Come dimostra la nostra storia aziendale, continuiamo a sostenere una logistica progettuale innovativa che lega l'efficienza nei trasporti alla sostenibilità. Con questa prospettiva stiamo crescendo nel settore del traffico eccezionale grazie all'utilizzo dei nostri equipment speciali (leggi cassette) la cui flessibilità permette il carico di manufatti di grandi dimensioni, fuori sagoma e/o fuori peso come grandi trasformatori, locomotori o gru' ha commentato Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. In quest'ultimo caso, per andare incontro alle esigenze di trasporto verso la Sardegna di Baraclit, che impiegava veicoli lunghi sino a 35 metri, Grendi ha proposto un'alternativa all'imbarco dei mezzi a bordo rendendo possibile il solo carico dei pezzi speciali (come le loro coperture Aliant) direttamente sulle cassette, la tecnologia su cui il gruppo ha puntato ormai da diversi anni. L'azienda controllata e guidata dalla famiglia Musso ha progettato e realizzato una serie di strutture a integrazione delle cassette utili ad allungare il piano d'appoggio sino a circa 26 metri con portata di 55 tonnellate, superando la difficoltà principale di questo genere di trasporti data dall'impossibilità d'appoggio se non sulle due estremità di ciascun pezzo. Più in dettaglio la tecnologia delle cassette utilizzata da Grendi, opportunamente integrata con questa struttura studiata su misura, ha consentito di imbarcare il carico disimpegnando i mezzi speciali non più necessari nella traversata. Il risultato è stata un'organizzazione più semplice delle spedizioni, con minori incognite e maggiore produttività del montaggio nel cantiere di destinazione finale, ottimizzando il tempo di impiego e i costi derivanti dall'utilizzo di ciascun autotreno speciale. Questo, prima occupato per più giorni nel trasferimento diretto dallo stabilimento di produzione di Bibbiena (Arezzo) sino al cantiere sardo, oggi viene invece adibito solo per la parte iniziale e finale del trasporto terrestre. 'Facendo leva sulle competenze e la capacità progettuale nel trovare la migliore soluzione di trasporto anche fuori misura, siamo intenzionati a sviluppare ulteriormente quest'area di mercato con partenze anche programmate da altri porti italiani e non solo a Marina di Carrara in funzione delle necessità dei clienti. L'obiettivo è quello di fornire servizi di una moderna logistica integrata che riduca i traffici pesanti da tratti stradali particolarmente congestionati e poco sicuri. Come società benefit, lo facciamo con una visione di sistema che risponda a criteri di sostenibilità per i clienti e per i territori in cui operiamo' conclude Antonio Musso. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Grendi trasporta da Marina di Carrara a Cagliari i prefabbricati di Baraclit

Cagliari - Trasporto di pezzi speciali in cemento lunghi fino a 26 metri, solitamente caricati su camion di oltre 35 metri di lunghezza. È la sfida affrontata dal gruppo Grendi per trasportare da Marina di Carrara a **Cagliari** i prefabbricati di Baraclit, azienda toscana del settore dei prefabbricati in cemento per l'edilizia industriale, commerciale e logistica. Tutto questo grazie a un'attrezzatura speciale, le "cassette", che permette, spiega l'ad del gruppo Grendi, Antonio Musso, il carico di manufatti di grandi dimensioni, fuori sagoma o fuori peso come grandi trasformatori, locomotori o gru". Per andare incontro alle esigenze di trasporto verso la Sardegna di Baraclit, Grendi ha proposto un'alternativa all'imbarco dei mezzi rendendo possibile il solo carico dei pezzi speciali direttamente sulle "cassette". Il gruppo ha progettato e realizzato una serie di strutture che consentono di allungare il piano d'appoggio sino a circa 26 metri con portata di 55 tonnellate, superando la difficoltà principale di questo genere di trasporti data dall'impossibilità d'appoggio se non sulle due estremità di ciascun pezzo. "Facendo leva sulle competenze e la capacità progettuale nel trovare la migliore soluzione di trasporto anche fuori misura, siamo intenzionati a sviluppare ulteriormente quest'area di mercato - annuncia Musso - con partenze anche programmate da altri porti italiani e non solo a Marina di Carrara in funzione delle necessità dei clienti. L'obiettivo è quello di fornire servizi di una moderna logistica integrata che riduca i traffici pesanti su tratti stradali particolarmente congestionati e poco sicuri. Come società benefit, lo facciamo con una visione di sistema che risponde a criteri di sostenibilità per i clienti e per i territori in cui operiamo".



Informare

Livorno

Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Livorno è cresciuto del +13,9%

A Piombino l' aumento è stato del +54,3% Nel secondo trimestre di quest' anno i porti di **Livorno**, Piombino e dell' Isola d' Elba amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno movimentato complessivamente 14,4 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +20,3% sul corrispondente trimestre del 2020 ed un calo del -12,7% sul periodo pre-pandemia del secondo trimestre del 2019. Nel periodo aprile-giugno del 2021 il solo **porto** di **Livorno** ha movimentato 8,7 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +13,9% sullo stesso periodo del 2020 e una diminuzione del -8,7% sullo stesso periodo del 2019. Per il solo **porto** di Piombino il totale movimentato è stato di 1,0 milioni di tonnellate, con un aumento del +54,3% sul secondo trimestre dello scorso anno e una flessione del -33,2% sul secondo trimestre del 2019. I soli porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato 671mila tonnellate di merci, con una crescita del +96,7% sul periodo aprile-giugno del 2020 e una contrazione del -20,0% sul corrispondente periodo del 2019. Degli 8,7 milioni di tonnellate di carichi movimentati dal **porto** di **Livorno** nel secondo trimestre di quest' anno

6,7 milioni di tonnellate erano costituite da merci varie (+21,2% sul secondo trimestre del 2020 e -5,0% sul secondo trimestre del 2019), di cui più di 3,9 milioni di rotabili (rispettivamente +37,1% e -4,4%), meno di 2,3 milioni di tonnellate di merci in container (+5,2% e -8,2%) e 447mila tonnellate di merci convenzionali (-3,7% e +7,7%). Nel settore delle rinfuse liquide il dato complessivo è stato di quasi 1,9 milioni di tonnellate (-3,1% e -20,0%), di cui 829mila tonnellate di petrolio grezzo (+3,7% e -26,4%), 683mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-17,1% e -21,3%), 183mila tonnellate di prodotti chimici (+16,9% e +13,0%), 78mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+32,9% e +4,6%) e 88mila tonnellate di altri carichi liquidi (+8,3% e -6,1%). Nel comparto delle rinfuse solide sono state movimentate 182mila tonnellate di carichi (-19,4% e -8,5%), incluse 68mila tonnellate di minerali, cementi e calci (-7,1% e -8,1%), 41mila tonnellate di cereali (-32,7% e -26,8%), 20mila tonnellate di prodotti chimici (-4,0% e +310,1%), 15mila tonnellate di prodotti metallurgici (+143,6% e +17,5%) e 38mila tonnellate di altre rinfuse secche (-37,5% e -25,9%). Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico dei passeggeri nel sistema portuale del Tirreno Settentrionale è stato di quasi 1,6 milioni di persone (+128,1% sul secondo trimestre del 2020) ed è stato interamente costituito da passeggeri dei traghetti in quanto il traffico delle crociere è ancora fermo a causa della crisi sanitaria.



Insediato il nuovo consiglio CdC

LIVORNO Venerdì scorso si è svolta a Livorno la prima riunione del nuovo consiglio della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno. Il consiglio appena insediato ha confermato per acclamazione il presidente Riccardo Breda, che quindi guiderà la Camera di Commercio per i prossimi cinque anni. Il nuovo consiglio sottolinea il vertice avvia così la propria attività nell'ottica della continuità. La Camera di Commercio proseguirà il percorso intrapreso sui principali temi per lo sviluppo territoriale: le infrastrutture, la digitalizzazione, l'economia circolare, lo sviluppo turistico. Al centro dell'azione dell'Ente saranno il supporto alle imprese ed alla loro competitività, l'affiancamento alle imprese nel risanamento aziendale, la semplificazione, la centralità del ruolo camerale nella governance interistituzionale. Questo momento è forse più emozionante per me di quello vissuto cinque anni fa ha esordito il presidente Riccardo Breda nel suo discorso di insediamento perché questa conferma arriva dopo l'impegno ed il lavoro svolto nel corso del mandato. Ci aspettano ancora molte sfide, perché le partite fondamentali che abbiamo combattuto in questi anni sono ancora aperte e devono vedere la conclusione. Proseguiamo quindi sulla strada intrapresa con, se possibile, ancora più convinzione: i risultati del passato ci hanno dimostrato che l'unione territoriale, l'azione comune e la coesione delle forze economiche e dei lavoratori, dimostrate dal precedente Consiglio e dalla Giunta, sono strumenti determinanti per incidere sullo sviluppo di Livorno e Grosseto. Questo ci ha permesso anche di reagire davanti ad eventi tragici e imprevedibili come la pandemia, o l'alluvione di Livorno. Oggi si afferma la volontà di proseguire in continuità con quanto abbiamo fatto negli ultimi cinque anni, pur nella consapevolezza che le questioni da affrontare nel futuro saranno ancora più complesse e richiederanno ancora più impegno di quanto fatto finora. All'evento di insediamento hanno preso parte numerose autorità. Tra queste il presidente di Unioncamere Andrea Prete. Intanto voglio fare i complimenti all'amico Riccardo Breda per la meritata riconferma è stato il suo intervento durante la seduta del consiglio Le Camere di commercio possono divenire il punto unico di accesso alla pubblica amministrazione per le imprese, come dimostra l'ampio utilizzo degli strumenti digitali realizzati dal sistema camerale, a partire dallo Sportello unico per attività produttive. Insieme a lui, presenti il segretario generale di Unioncamere Giuseppe Tripoli, il presidente di Unioncamere Toscana Massimo Guasconi, l'assessore alle attività produttive della Regione Toscana Leonardo Marras, l'assessore al commercio e turismo del Comune di Livorno Rocco Garufo, il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Matteo Paroli. Come avevamo già riferito, il nuovo consiglio, nominato con decreto del presidente della Giunta Regionale n. 199 del 2 settembre scorso, è composto di 19 Consiglieri. Sono Enrico Rabazzi (settore Agricoltura); Pietro Greco (settore Agricoltura); Andrea Fratoni (settore Industria); Giovanni Laviosa (settore Industria); Riccardo Breda (settore Artigianato); Maurizio Serini (settore Artigianato); Francesca Marcucci (settore Commercio); Giovanni Caso (settore Commercio); Sergio Andreucci (settore Commercio); Fabrizio Banchi (settore Cooperative); Fabio Busdraghi (settore Turismo); Matteo Valori (settore Turismo); Francesca Scali (settore Trasporti e spedizioni); Carmelo Campagna (settore Credito e assicurazioni); Marcello Bargellini (settore Servizi alle imprese); Umberto Paoletti (settore Servizi alle imprese); Katiuscia Biliotti (organizzazioni sindacali dei lavoratori); Benedetto Tuci (associazioni di tutela degli interessi dei consumatori e degli utenti); Mirko Cinelli (liberi professionisti).



Darsena Europa e pensiero assai fastidiosi

LIVORNO Ripartiamo dalla conferenza stampa di tutto il gotha dell'**AdSP** sulla Darsena Europa. Ne abbiamo riferito a botta calda, oggi proviamo a ragionarci sopra. La stampa livornese, e noi con essa, ha dedicato ampio spazio all'annuncio che adesso la Darsena Europa c'è, la grande opera è partita, il Governo la benedice. Tutto vero, compresa la legittima soddisfazione che va sia a Luciano Guerrieri e ai suoi collaboratori nell'**AdSP**, sia ai suoi predecessori che sul sogno della Darsena si sono sbattezzati. Se ne parla, ricordiamolo, dal 2006. * Dove ancora sussistono alcuni dubbi, che siamo però convinti saranno chiariti nel proseguo, è sulla parte economica. Simone Gagliani, responsabile per questo non indifferente dettaglio, ha ricordato che per le opere foranee e dragaggi (i due interventi che stanno partendo) sono disponibili i circa 450 milioni finanziati da Regione (200) Stato (altri 200 + 50 attraverso il Cipe) e **AdSP** (altri 90 di accantonamenti). In teoria dunque i soldi ci sono perché questa prima fase costerebbe intorno ai 450 milioni: solo che alcune di queste cifre sono promesse ma non ancora di ciccio. Arriveranno presto? Si spera. Altro dubbio: ma se si dovessero spendere 450 milioni o addirittura di più per questa prima fase, quanto rimarrebbe per la seconda e più importante fase, cioè realizzare la darsena vera e propria con il terminal container? L'ipotesi di progetto parla di 800 milioni chiavi in mano: se tutti i 450 milioni pubblici finissero nelle opere foranee, per la gara del terminal rimarrebbero solo spiccioli di contributo pubblico. Domanda: persino un grande gruppo terminalista potrebbe avere qualche difficoltà ad assumersi oltre 300 milioni di investimento. Oppure no? * Sia chiaro: queste possibili perplessità non sono farina del nostro sacco: vengono da chi segue per interesse professionale l'evento. Si sussurra che per la gara appena partita (opere foranee e dragaggi, con relativa bonifica dai residui bellici) si siano già costituiti almeno due consorzi di grandi imprese con specifiche professionalità; e che un terzo si stia creando. Almeno uno, se non tutti a tre, comprenderebbero anche uno o più seri gruppi locali dalle spalle forti. Per la seconda gara, quella che dovrà venire sul terminal vero e proprio, la gamma dei possibili interessati è ancora più ristretta, ma punta su giganti che operano sia nel campo dello shipping che del terminalismo. Se ne parlerà quando sarà il momento. Non è un mistero che si punti molto sul gigante MSC. * Tra i nodi che rimangono, c'è quello relativo all'ormai famigerato ultimo miglio al Calambrone. Nella conferenza stampa di annuncio della prima gara, abbiamo riproposto il problema: consapevoli di creare imbarazzo per la bella festa, ma anche per senso del dovere nel richiamare alla realtà anche la Regione, presente con il suo presidente Giani, che sul tema sembra aver dimenticato gli impegni assunti dal predecessore Rossi quando furono realizzate le due dighe esterne alla foce dello Scolmatore. L'imbarazzo c'è stato, anche se Guerrieri ha correttamente sottoscritto la preoccupazione per i tempi lunghi della soluzione Calambrone, ed ha insieme assicurato che l'**AdSP** ci sta lavorando. Siamo però ancora fermi al progetto di larghissima massima (e largamente contestato) di un ponte levatoio sulla foce dei Navicelli per la viabilità verso Tirrenia, conditio sine qua non per poter tombare la sfociatoia degli stessi Navicelli e dello Scolmatore in Darsena Toscana. Ci chiediamo: non rischiamo davvero di creare una bellissima opera al mare strangolata poi nei suoi altrettanto importanti e determinati accessi da terra? Non replicheremo la vergognosa realtà di un porto di Piombino con banchine a 20 metri di profondità (uniche in Italia o quasi) e poi un viottolo o quasi, perennemente intasato specie d'estate, per arrivarci?



Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Scompare Eugenio Duca, deputato esperto di shipping

Responsabile nazionale per l'economia del mare con i Democratici di Sinistra, è stato sostenitore della legge 51 del 2001 per la prevenzione all'inquinamento e il controllo del traffico marittimo

A 71 anni, ad Ancona, colpito da un infarto, scompare una figura di riferimento del mondo marittimo, l'ex parlamentare dell'Ulivo Eugenio Duca. Esperto conoscitore delle infrastrutture, soprattutto in campo portuale e marittimo, si forma nei sindacati delle ferrovie. Dal 1978 al 1983 la partecipazione alla Commissione permanente marittima della Camera di Commercio. Consigliere comunale di Ancona dal 1983 al 1997. Nel 1994 l'ingresso in Parlamento, alla Camera, con l'Alleanza dei progressisti. Nel 1996 il passaggio all'Ulivo. Nei Democratici di Sinistra, dove partecipava al consiglio nazionale, è stato responsabile nazionale per l'economia marittima portuale. Nel 2009 la candidatura sindaco di Ancona con la lista "Sinistra - per Ancona", ottenendo il 5,9 per cento delle preferenze. Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, ricorda «il suo forte impegno nel 2001 a sostegno della legge, approvata all'unanimità dai due rami del Parlamento, per interventi in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e di controllo del traffico, dimostrando la sua sensibilità nei confronti del settore marittimo».

La legge è la numero 51 del 2001, un provvedimento che ha in parte anticipato alcune prassi oggi internazionali nello shipping. Introdusse un meccanismo volontario di incentivazione alla demolizione delle navi cisterna a scafo singolo, di bandiera italiana, con più di venti anni di età. Inoltre vieta l'iscrizione nei registri italiani di navi analoghe di bandiera estera, introduce misure sul controllo degli spazi marittimi di interesse nazionale e di comunicazione per la sicurezza in mare; rende operativi i sistemi Vessel Traffic Service (VTS) e Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). «Un uomo che ha dato un importante contributo al settore dei porti anche grazie alla sua vasta conoscenza dei temi legati all'economia del mare. Una dolorosa perdita per tutto il cluster marittimo-portuale», commenta il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**. Infine, l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ne ricorda «la coerenza nel combattere a favore dei lavoratori e della imprenditoria seria, la sua tenacia e perseveranza nell'elaborare proposte e difendere i provvedimenti di legge utili a migliorare il sistema trasportistico italiano e nel contempo garantire qualità e sicurezza del lavoro, ha consentito a decine di migliaia di lavoratori di avere dignità e rispetto». - credito immagine in alto.



Portella Santa Maria, Altra Idea di Quartiere: «Via le transenne, è pura follia»

Valeria Campanella, consigliere di Altra Idea di Quartiere del CTP 1, è intervenuta sulle transenne collocate presso la Portella Santa Maria che ostruiscono il passaggio non solo delle bici ma anche di carrozzine e passeggini

Transenne, quelle collocate presso Portella Santa Maria, che ostruiscono il passaggio per biciclette, mezzi di mobilità dolce, carrozzine per disabili e passeggini. Transenne che secondo i rappresentanti di Altra Idea di Città e Altra Idea di Quartiere dovrebbero essere prontamente rimosse e che invece sono ancora lì al loro posto. Oltretutto, per richiedere un passaggio agevolato, bisogna far riferimento a due numeri di telefono (dei bar ristoranti Manganelli e Bitta, contattabili solo in alcuni orari): «La Portella è stata chiusa da transenne che impediscono l'accesso a biciclette, monopattini, carrozzine e passeggini - ha spiegato la consigliera di Altra Idea di Quartiere del CTP 1 Valeria Campanella - E' pura follia una cosa del genere, incrementata anche dal fatto che per richiedere un accesso assistito bisogna far riferimento a due numeri privati ad orari prestabiliti. Assurdo sotto ogni punto di vista. E poi chi le ha messe queste transenne e su quali basi? L' **autorità Portuale** o il Comune? Bisognerebbe eliminarle subito ma nessuno si è ancora fatto vivo dopo il nostro comunicato».



Transenne anti-ciclisti davanti alla portella Santa Maria. «Toglietele, ostacolano disabili e passeggini»

ANCONA - Via quelle transenne che ostacolano disabili in carrozzina e mamme con i passeggini. È quanto chiedono i consiglieri di Altra Idea di Quartiere del CTP 1, che sollecitano la rimozione degli ostacoli piazzati nella portella Santa Maria, a seguito dell'ordinanza del 14 giugno scorso dell'allora presidente dell'Autorità di sistema portuale **Rodolfo Giampieri**, in cui si vieta l'accesso di biciclette e monopattini in ogni varco di accesso all'ambito portuale. All'uscita della portella, ricordano i consiglieri di quartiere, «in territorio comunale sono state fissate al suolo delle transenne a gincana per ostacolare l'accesso ai motorini e a qualche temerario e pericoloso ciclista». Quella barriera, fa notare Altra Idea di Quartiere, «non è solo per i ciclisti, ma anche, purtroppo, per i disabili in carrozzina, per le carrozzine e per i passeggini, l'Autorità Portuale ha ben pensato di dare "mandato" a due Bar, ad orari prestabiliti, la responsabilità di facilitare l'accesso al bisogno». Un iter burocratico «piuttosto discutibile», secondo gli esponenti del Consiglio territoriale permanente 1, «visto che la barriera è stata messa nel territorio comunale e il cartello è contrassegnato con il logo dell'Autorità portuale». I consiglieri di Altra Idea di Quartiere del CTP 1 chiedono «con quale "ratio" e addirittura con quale sensibilità si è proceduto con la creazione di una barriera architettonica così pesante, ma soprattutto ci chiediamo con quale coraggio si chiede ad una persona in difficoltà di contattare dei numeri privati vincolati a degli orari». Sarebbe stato meglio, «mettere da parte l'accanimento contro le bici e i monopattini, installare stalli elettronici per i motorini e lasciare che le persone in difficoltà motoria si godano il percorso in tranquillità eliminando loro qualsiasi ostacolo sia fisico che psicologico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ZIs, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico

Musolino: "Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali e le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata contribuiranno ad aumentare la competitività del network" Condividi CIVITAVECCHIA - L' Adsp ha trasmesso alla Regione Lazio la versione definitiva del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale, per i futuri adempimenti di competenza della Regione stessa. La ZIs coinvolge 29 comuni del Lazio, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a comprendere ovviamente Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, di reddito e degli investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l' impatto sull' occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d' Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l' impatto sull' occupazione sarebbe di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d' Italia. "Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali - commenta il presidente dell' Adsp Pino Musolino - e le opportunità offerte dalla ZIs contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti Signorile e Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l' implementazione della ZIs nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di **Sistema** Paese, per cui un' azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato".



AdSP MTCS: ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico

(FERPRESS) Civitavecchia, 5 OTT L'AdSP ha trasmesso alla Regione Lazio la versione definitiva del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale, per i futuri adempimenti di competenza della Regione stessa. La ZLS coinvolge 29 comuni del Lazio, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a comprendere ovviamente Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, di reddito e degli investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l'impatto sull'occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d'Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l'impatto sull'occupazione sarebbe di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d'Italia. Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali commenta il presidente dell'AdSP Pino Musolino e le opportunità offerte dalla ZLS contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti dott. Signorile e dott. Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l'implementazione della ZLS nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di **Sistema** Paese, per cui un'azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS - ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico

ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico **Musolino**: "Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali e le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata contribuiranno ad aumentare la competitività del network" Civitavecchia - L' AdSP ha trasmesso alla Regione Lazio la versione definitiva del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale, per i futuri adempimenti di competenza della Regione stessa. La ZLS coinvolge 29 comuni del Lazio, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a comprendere ovviamente Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, di reddito e degli investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l' impatto sull' occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d' Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l' impatto sull' occupazione sarebbe di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d' Italia. "Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali - commenta il presidente dell' AdSP **Pino Musolino** - e le opportunità offerte dalla ZLS contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti dott. Signorile e dott. Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l' implementazione della ZLS nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di Sistema Paese, per cui un' azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato".



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Zona logistica semplificata, Civitavecchia invia il piano alla Regione

29 comuni coinvolti e un'occupazione stimata locale tra le 10 mila e le 30 mila persone

L' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale ha trasmesso alla Regione Lazio la versione definitiva del piano di sviluppo strategico della zona logistica semplificata. Il piano coinvolge 29 comuni del Lazio, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a comprendere Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell' autorità portuale, ovvero anche Fiumicino e Gaeta. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, di reddito e degli investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l' impatto sull' occupazione è di 10,800 persone per il Lazio e di 4,100 nel resto d' Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l' impatto sull' occupazione sarebbe di 31,500 persone nella Regione e di 12,400 nel resto d' Italia. «Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali - commenta il presidente dell' autorità portuale, **Pino Musolino** - e le opportunità offerte dalla ZLS contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti dott. Signorile e dott. Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l' implementazione della ZLS nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di Sistema Paese, per cui un' azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato».



Piano di sviluppo strategico ZIs Tirreno centro-settentrionale

Redazione

CIVITAVECCHIA È stata trasmessa alla Regione Lazio la versione definitiva del Piano di sviluppo strategico della Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale redatta dall'**AdSp** del mar Tirreno centro settentrionale. 29 i comuni del Lazio coinvolti, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell'Autorità di Sistema portuale. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, reddito e investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l'impatto sull'occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d'Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l'impatto sull'occupazione sarebbe di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d'Italia. Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali -è il commento del presidente dell'**AdSp** Pino Musolino e le opportunità offerte dalla ZIs contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti Signorile e Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l'implementazione della ZIs nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di Sistema Paese, per cui un'azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato.



ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico

GAM EDITORI

6 ottobre 2021 - L' AdSP ha trasmesso alla Regione Lazio la versione definitiva del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale, per i futuri adempimenti di competenza della Regione stessa. La ZLS coinvolge 29 comuni del Lazio, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a comprendere ovviamente Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, di reddito e degli investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l' impatto sull' occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d' Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l' impatto sull' occupazione sarebbe di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d' Italia. "Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali - commenta il presidente dell' AdSP **Pino Musolino** - e le opportunità offerte dalla ZLS contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti dott. Signorile e dott. Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l' implementazione della ZLS nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di Sistema Paese, per cui un' azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato".



AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale: ZLS, trasmesso alla Regione Lazio il Piano di Sviluppo Strategico

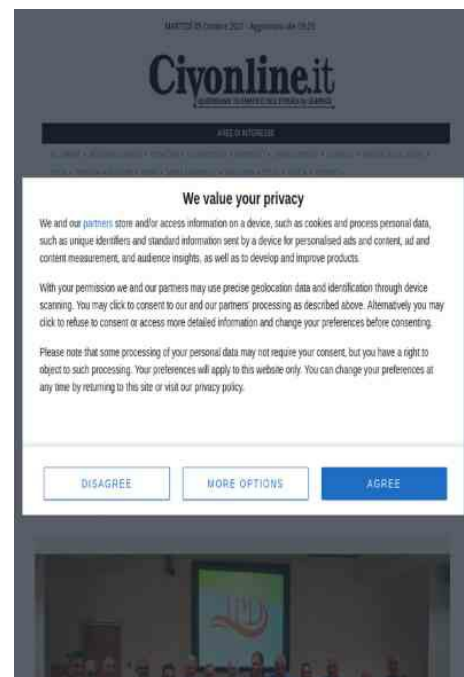
Musolino: "Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali e le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata contribuiranno ad aumentare la competitività del network" Civitavecchia, 5 ottobre 2021 - L' **AdSP** ha trasmesso alla Regione Lazio la versione definitiva del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata del **Tirreno centro-settentrionale**, per i futuri adempimenti di competenza della Regione stessa. La ZLS coinvolge 29 comuni del Lazio, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a comprendere ovviamente Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, di reddito e degli investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l' impatto sull' occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d' Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l' impatto sull' occupazione sarebbe di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d' Italia. "Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali - commenta il presidente dell' **AdSP** Pino Musolino - e le

opportunità offerte dalla ZLS contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti dott. Signorile e dott. Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l' implementazione della ZLS nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di Sistema Paese, per cui un' azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato".



Parità di genere: l' Adsp premia Mare nostrum 2000

(FERPRESS) Civitavecchia, 5 OTT L'AdSP ha trasmesso alla Regione Lazio la versione definitiva del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale, per i futuri adempimenti di competenza della Regione stessa. La ZLS coinvolge 29 comuni del Lazio, da Roma a Viterbo e Rieti, oltre a comprendere ovviamente Civitavecchia e tutte le aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Sono previsti due possibili scenari, con le relative ricadute in termini di incrementi occupazionali, di reddito e degli investimenti attesi. Si parte dalle stime relative ad uno scenario macroeconomico conservativo, in cui l'impatto sull'occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d'Italia. Considerando, invece, lo scenario favorevole, l'impatto sull'occupazione sarebbe di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d'Italia. Il coinvolgimento degli stakeholder privati e istituzionali commenta il presidente dell'AdSP Pino Musolino e le opportunità offerte dalla ZLS contribuiranno ad aumentare la competitività del network. Ringrazio in particolare i consulenti dott. Signorile e dott. Benevolo per il loro contributo di idee e il grande lavoro svolto. Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l'implementazione della ZLS nel Lazio possa generare externalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello di Sistema Paese, per cui un'azione di policy coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello di politica industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, avrebbe il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato. CIVITAVECCHIA - Si è tenuto ieri mattina nella sede romana di **Assoporti** l'evento di avvio della giornata per la parità di genere nei porti in modalità ibrida. L'evento è stato realizzato per ufficializzare i contenuti del Patto per la Parità di Genere già redatto e sottoscritto nelle scorse settimane da **Assoporti** e tutte le AdSP. Dopo le parole iniziali del Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** e un breve video di presentazione dello spirito dell'iniziativa, è seguita la tavola rotonda con le relatrici che hanno portato l'esperienza di diversi segmenti dell'attività lavorativa con particolare riferimento ai trasporti e ai porti. È stata così avviata una campagna di sensibilizzazione sui territori, che vede nella Giornata per la Parità di Genere un punto di partenza per azioni concrete che saranno messe in atto. Sono molte, infatti, le AdSP che ieri e nei prossimi giorni organizzano seminari, incontri ed altre iniziative sui propri territori sullo stesso tema. Il progetto di **Assoporti** e delle AdSP, Women in Transport - the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Civitavecchia ha risposto presente, organizzando insieme all'asd Mare Nostrum 2000 presieduta da Sandro Calderai un'edizione promozionale non agonistica e non competitiva per la parità di genere del Palio Marinaro dei tre porti. Rinviata purtroppo la regata a causa del forte vento, la manifestazione e le premiazioni degli equipaggi misti si è svolta a Molo Vespucci. «Grazie a tutti coloro che hanno reso possibile questa iniziativa» ha commentato Calderai riferendosi in particolare a Cosepo, Capitaneria di porto e Dogane, oltre che a tutte le forze dell'ordine e l'Adsp che ha promosso un evento di forte valore sociale. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Adsp ha organizzato l' iniziativa insieme alla Mare Nostrum 2000 nell' ambito dell' Italian Port Days promosso da Assoport

Parità di genere nei porti: a Molo Vespucci premiati gli equipaggi misti del Palio Marinaro

Si è svolto ieri mattina nella sede romana di **Assoport** l' evento di avvio dell' Italian Port Days dedicato quest' anno alla parità di genere nei porti. L' evento è stato realizzato per ufficializzare i contenuti del Patto per la Parità di Genere già redatto e sottoscritto nelle scorse settimane da **Assoport** e tutte le AdSP. Dopo le parole iniziali del Presidente di **Assoport**, **Rodolfo** Giampieri e un breve video di presentazione dello spirito dell' iniziativa, è seguita la tavola rotonda con le relatrici che hanno portato l' esperienza di diversi segmenti dell' attività lavorativa con particolare riferimento ai trasporti e ai porti. È stata avviata una campagna di sensibilizzazione sui territori, che vede nella Giornata per la Parità di Genere un punto di partenza per azioni concrete che saranno messe in atto. Sono molte, infatti, le AdSP che ieri e nei prossimi giorni organizzano seminari, incontri ed altre iniziative sui propri territori sullo stesso tema. Civitavecchia ha risposto presente, organizzando insieme all' asd Mare Nostrum 2000 presieduta da Sandro Calderai un' edizione promozionale non agonistica e non competitiva per la parità di genere del Palio Marinaro dei tre porti. Rinvitata purtroppo la regata a causa del forte vento, la manifestazione e le premiazioni degli equipaggi misti si è svolta a Molo Vespucci. «Grazie a tutti coloro che hanno reso possibile questa iniziativa» ha commentato Calderai riferendosi in particolare a Cosepo, Capitaneria di porto e Dogane, oltre che a tutte le forze dell' ordine e l' Adsp che ha promosso un evento di forte valore sociale. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Istituito il primo CUG presso l' AdSPMar Tirreno Centrale

GAM EDITORI

5 ottobre 2021 - Con delibera n. 308 del 29.09.2021, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** è la prima **Autorità** in Italia ad istituire il "Comitato Unico di Garanzia per le Pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni" (CUG), come previsto dalla legge del 4 novembre 2010, n.183, art. 21. Fortemente voluto dal Presidente Andrea Annunziata, dal Segretario Generale Giuseppe Grimaldi e dalla dirigente dell' Ufficio Risorse Umane, Personale, Organizzazione e Welfare Maria Affinita, il CUG risponde, in pieno e in linea con i tempi, ai principi veicolati dall' Unione Europea in tema di pari opportunità uomo/donna sul lavoro e di contrasto ad ogni forma di discriminazione e mobbing. Il CUG, di fatto, sostituisce i comitati per le pari opportunità e i comitati paritetici sul fenomeno del mobbing da tempo operanti nella Pubblica Amministrazione, unificando le competenze in un unico organismo. Le sue funzioni sono quelle di assicurare, nell' ambito del lavoro, parità e pari opportunità di genere, garantendo l' assenza di qualunque forma di violenza morale o psicologica e di discriminazione, diretta ed indiretta, al fine di migliorare l' efficienza delle prestazioni lavorative nell' ambito pubblico. È, dunque, chiaro, per l' AdSP del **Mar Tirreno Centrale**, che un contesto lavorativo improntato al benessere delle lavoratrici e dei lavoratori, rappresenta un elemento imprescindibile per garantire una migliore produttività e affezione al lavoro. Per tale ragione, l' AdSP MTC ha aderito al "Patto per la Parità di Genere", una dichiarazione di intenti che rientra nel più ampio progetto dell' Associazione dei Porti Italiani - Women in Transport - the challenge for ItalianPorts - per sottolineare il suo forte impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, come previsto dagli obiettivi dell' Agenda Onu 2030, nonché priorità dell' Unione Europea e del PNRR. Il suddetto documento, condiviso dalla totalità delle AdSP, è stato presentato oggi 4 ottobre 2021 in occasione dell' Italian Port Days (IPD), alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, prof. Enrico Giovannini. "Ci sembrava doveroso essere in prima fila nell' adesione ad un patto di tale importanza e valore - sottolinea il Presidente dell' AdSP del **Mar Tirreno Centrale**, Andrea Annunziata - Un accordo che mira a cancellare qualsiasi disuguaglianza in ambito lavorativo e destinato a garantire un ambiente di lavoro sano e aperto ad una corretta competizione tra i generi. Siamo la prima **Autorità** in Italia ad istituire il "Comitato Unico di Garanzia per le Pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni" (CUG) e ne siamo sinceramente orgogliosi, sicuri di offrire, in tal modo, un esempio a cui si ispireranno anche le altre **Autorità** portuali, per favorire la nascita di una società che faccia della parità di genere e dell' assenza di qualsiasi discriminazione il suo fiore all'occhiello".



L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale vara il primo Bilancio di Sostenibilità

Un percorso volontario, intrapreso dall' Ente, finalizzato a rafforzare il dialogo con il territorio e con gli operatori economici, per il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, nei territori del Sistema. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) si dota del Bilancio di Sostenibilità, relativo all' anno 2020, per rendicontare e far conoscere pubblicamente le attività svolte e i loro impatti, sotto il profilo economico, ambientale e sociale. Il documento intende essere un significativo contributo per il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, nei territori del Sistema. Si tratta di un percorso fortemente voluto dal ministro Enrico Giovannini (MIMS) e convintamente sostenuto dall' AdSPMAM che, ha dopo aver partecipato alla redazione dello schema assieme ad **Assoport**, è riuscita, per prima in Italia, a presentare il documento completo. Il Bilancio di Sostenibilità dell' AdSPMAM, verrà affinato, in un' ottica di miglioramento continuo, nei prossimi anni per consentire a tutti i cittadini e agli interlocutori di conoscere sia l' operato dell' Ente, sia come esso realizza e interpreta la propria missione. Il documento prende in considerazione oltre l' aspetto economico e le relative performance economiche/finanziarie dell' Autorità di Sistema, anche gli aspetti collegati al sociale e alla sostenibilità ambientale. La struttura del Bilancio di Sostenibilità si articola in tre sezioni: Identità Aziendale, in cui sono esplicitati la missione, i valori di riferimento, la visione, la storia dell' AdSP, le attività, gli stakeholders, le strategie, il sistema di governance, le infrastrutture e l' assetto organizzativo; Relazione Sociale, in cui si descrivono le iniziative intraprese, le relazioni con i portatori di interesse, interni ed esterni e i risultati raggiunti per le diverse tipologie; Dimensione Economica - Patrimoniale e Finanziaria, in cui si espone la rappresentazione della situazione finanziaria, patrimoniale e la determinazione del valore economico generato e distribuito agli stakeholders, a determinazione del valore aggiunto. Gli stakeholders, o portatori di interesse, con cui interagisce l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sono: gli operatori del cluster del trasporto marittimo, del settore portuale e della logistica; gli operatori delle risorse umane; i fornitori; la Pubblica Amministrazione e la collettività. 'Vogliamo rafforzare e intensificare dialogo e sinergia con i nostri stakeholders- commenta il presidente di AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Un obiettivo che si può raggiungere solo amplificando i canali della comunicazione e della trasparenza e mettendoci costantemente in discussione. Alla base del percorso virtuoso di sostenibilità, infatti, c' è l' identificazione di quelle che sono le tematiche più significative e le aspettative più importanti rispetto all' azione dell' Autorità di Sistema, seguendo il principio della 'materialità', ossia valutando tutte quelle informazioni utili sugli aspetti che incidono, in modo rilevante, sull' attività dell' Ente, sul suo andamento, sui risultati e sull' impatto che essa genera'. Il Bilancio di Sostenibilità è stato redatto seguendo i principi di redazione del Sustainability Reporting Standards del Global Reporting Initiative (GRI) , ente internazionale senza scopo di lucro nato con il fine di definire gli standard di rendicontazione della performance sostenibile e prende in considerazione, contemporaneamente, sia l' approccio tridimensionale, rivolto alla sostenibilità economica, sociale e ambientale, sia l' approccio ai portatori di interesse. Le azioni intraprese dall' AdSPMAM, inoltre, sono state riclassificate per i 17 obiettivi Global Goal (gli obiettivi di sviluppo sostenibili) che i Paesi membri dell' ONU devono perseguire entro il 2030. I dati esposti attengono l' anno di esercizio 2020 e, ove disponibile, anche l' anno 2019, e derivano da documenti dell' Ente e da Bilanci/Consuntivi di esercizio approvati. Il Bilancio di





Il Nautilus

Bari

Bilanci - Bilancio preventivo e consuntivo'. Richieste di maggiori informazioni possono essere rivolte all' indirizzo protocollo@adspmam.it .

Porti, nell' Authority dell' Adriatico sta per entrare anche Termoli

Domenico Palmiotti

L' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Adriatico Meridionale si accinge ad aumentare il numero dei porti controllati. A Bari, Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia, che sono tutti in Puglia, sta per aggiungersi Termoli nel Molise. «Si sta configurando un' aderenza tra area dell' **Autorità** portuale e quella della Zona economica speciale interregionale Puglia-Molise - spiega Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Authority del Mar Adriatico Meridionale -. Termoli, infatti, fa parte della Zes adriatica e insiste sul porto core di Bari. Il procedimento per l' ingresso di Termoli é in una fase molto avanzata. Dopo l' intesa Puglia-Molise, a stretto giro dovrebbe arrivare il via libera del Consiglio regionale del Molise e del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile. Oltretutto questo passaggio é fondamentale anche per accedere alle risorse del Pnrr». «Ci sarebbe un settimo porto da inserire per essere completi nella corrispondenza tra circoscrizione dell' Authority e area della Zes ed é quello di Molfetta. Che rientra già nella Zes ma é gestito dalla Capitaneria di porto. Molfetta, allo stato, non fa parte dell' Authority. I lavori per l' infrastrutturazione della parte commerciale sono in corso e se a Molfetta volessero unirsi, sarei molto contento». Ci sono richieste per la Zes A proposito della Zes interregionale, Patroni Griffi osserva che «quella nostra é operativa. Altrove i commissari sono decaduti mentre a noi non é mai stato nominato, quindi prosegue il regime transitorio e gli organi possono riunirsi». «Stiamo registrando - aggiunge il presidente dell' Authority - molte richieste e le imprese cominciano ad investire nella Zes anche perché gli incentivi sono interessanti con l' estensione del credito di imposta all' acquisto e ristrutturazione di immobili». «Abbiamo - aggiunge - a Manfredonia un investimento da 300 milioni e 200 addetti del gruppo Seasif, attivo nel commercio di terre rare e bentonite, e quello di Edison nel gnl a Brindisi. Per quest' ultimo si attende il parere del Consiglio superiore Opere pubbliche». Ampliata l' offerta per le crociere In attesa di crescere sul piano dimensionale, l' Authority é intanto cresciuta con l' offerta. Gli approdi croceristici sull' Adriatico, oltre ai porti di Bari e Brindisi, contano anche quelli di Monopoli, Barletta e Manfredonia. Attraverso un progetto Interreg, con finanziamento complessivo Ue di 2,5 milioni, «si é trattato di valorizzare la vocazione turistica dei piccoli porti, costruendo quel minimo di infrastruttura che permetta di consolidare il traffico croceristico e sostenere la crescita - dice Patroni Griffi -. Abbiamo usato una parte delle risorse, erogate complessivamente a più soggetti». «Credo molto nella resilienza che per la portualità - aggiunge Patroni Griffi - significa polifunzionalità e polisettorialità. Con tutti i porti, abbiamo infatti un mix che va dal traffico industriale ai container, dalle merci al turismo». Navi piccole ma con una clientela esigente «La croceristica - afferma Patroni Griffi - non é un mercato unico ma segmentato. Si distinguono cinque sottomercati: si va dalle grandissime navi, lunghe 360 metri, da migliaia di passeggeri, a navi più piccole per una clientela molto attenta alla qualità del servizio. Una clientela che richiede un servizio direi personalizzato, con grande capacità di spesa e interessata ad una croceristica lenta piuttosto che alla tappa di alcune ore in un porto. Croceristica che corrisponde anche ad una mobilità lenta e che ha motivazioni diverse. Esempio, abbiamo avuto un gruppo venuto in Puglia perché interessato a studiare il fenomeno della Xylella». Crociere, Bari terzo porto italiano per MSC Porto leader in Puglia per le crociere resta Bari, «che é ripartita molto bene - rileva il presidente dell' Authority del Mar Adriatico meridionale -. Solo ad agosto per la



croceristica abbiamo imbarcato 118mila passeggeri, che sono tanti. MSC ha dichiarato che Bari è il terzo porto italiano dopo Genova e Civitavecchia. Abbiamo crociere sino a dicembre". "Vanno bene anche i traghetti - osserva Patroni Griffi - ma questo



sta diventando un traffico sempre meno turistico e sempre più commerciale. Brindisi, poi, è congeniale per questo in quanto insiste sul corridoio logistico naturale paneuropeo 8 che raccorda il Tirreno all' Adriatico unendo per quest' ultimo le due sponde . Un corridoio che si sta infrastrutturando. Col traffico di rotabili, cambia il mercato anche perché prima per andare in vacanza in Grecia si prendeva il traghetto mentre ora c' è un' ampia offerta di voli ed usa la nave solo chi vuole l' auto al seguito». Per i rotabili, Brindisi nel periodo gennaio-luglio scorsi ha messo a segno +26 per cento sul 2020 e +19 per cento sul 2019. Brindisi è il nodo delle infrastrutture «Anche per i traghetti c' è però bisogno di infrastrutturazione - dichiara Patroni Griffi -. Abbiamo già rappresentato l' insufficiente situazione di Brindisi, inadeguata ai volumi e alle variabili meteo. Solo di recente abbiamo pubblicato la gara di appalto, da 8 milioni, per costruire un pontile su briccole e consentire così, a Costa Morena Ovest, l' ormeggio in sicurezza delle navi ro-ro. Le briccole sono dei pali infissi nei fondali. Equivalgono alle boe ma sono più stabili per l' approdo». Attualmente, infatti, un' ordinanza della Capitaneria vieta che le navi ormeggino affiancandosi perpendicolarmente alla banchina in caso di vento forza 8 l posti disponibili. «Per fortuna - rileva Patroni Griffi -, questa gara ha incrociato il decreto Semplificazioni del 2020 che ci ha permesso di andare oltre le sabbie mobili della burocrazia. Una burocrazia non borbonica, perché quella almeno funzionava, ma levantina», sottolinea. «Brindisi - annota Patroni Griffi - è un porto dalle grandi potenzialità ma soffre per la carenza di infrastrutture. Non ha una banchina adeguata ed una stazione marittima all' altezza per la croceristica. I relativi progetti sono presenti nella nostra programmazione ma non si sono sinora realizzati per la burocrazia e le contestazioni del movimentismo. Delle infrastrutture i porti hanno bisogno, ma se ogni infrastruttura è vissuta come una deturpazione, non andiamo avanti. Queste banchine vanno fatte in prossimità della città, vicine al centro. Realizzate lontane, l' effetto si perde. Abbiamo realizzato a Brindisi, con grandi difficoltà di burocrazia ma anche con grande impegno degli agenti - prosegue il presidente -, un piccolo monoblocco in prefabbricato in grado di accogliere in extremis gli scali. E lo abbiamo fatto a marzo, cioè quando le compagnie avevano già fatto i loro programmi. Non è facile superare resistenze e ostacoli, «ma il tempo ci ha dato ragione - conclude Patroni Griffi - e ora spero che il perimetro degli alleati dell' Authority per la infrastrutturazione dei porti si allarghi sempre di più. Sì, ho questa percezione. Ho la consapevolezza che la parte maggiore degli stakeholder sia a sostegno dello sviluppo».

Informazioni Marittime

Bari

Primo bilancio di sostenibilità per i porti di Bari

Pubblicato il rendiconto economico che tiene conto dell' impatto sociale e ambientale delle attività dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale

L' autorità portuale che fa capo a Bari lancia il suo primo bilancio di sostenibilità, lo strumento con cui un' impresa o un ente pubblico rende noto i costi ambientali e sociali delle sue attività, in questo caso dei porti del capoluogo, di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Promosso dal ministero delle Infrastrutture, ha visto la partecipazione di **Assoporti** nella redazione dello schema di base. Ora, l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale lo affinerà nei prossimi anni «per consentire - si legge in una nota - a tutti i cittadini e agli interlocutori di conoscere sia l' operato dell' Ente, sia come esso realizza e interpreta la propria missione». È stato redatto seguendo i principi di redazione del Sustainability Reporting Standards del Global Reporting Initiative, ente internazionale senza scopo di lucro nato con il fine di definire gli standard di rendicontazione della performance sostenibile e prende in considerazione sia il tritico sostenibilità economica, sociale e ambientale, che l' approccio ai portatori di interesse. Le azioni intraprese da questa autorità portuale sono state classificate in 17 obiettivi di sviluppo sostenibili, o global goal, che i Paesi membri dell' ONU devono perseguire entro il 2030. I dati esposti attengono l' anno di esercizio 2020 e, ove disponibile, anche l' anno 2019, e derivano da documenti dell' ente e da bilanci consuntivi. È pubblicato sul sito dell' autorità di sistema portuale, nella sezione amministrazione trasparente-bilanci-bilancio preventivo e consuntivo. Si articola in tre sezioni: identità aziendale, in cui sono esplicitati la missione, i valori di riferimento, la visione, la storia dell' Autorità di sistema portuale, le attività, gli stakeholders, le strategie, il sistema di governance, le infrastrutture e l' assetto organizzativo; relazione sociale, in cui si descrivono le iniziative intraprese, le relazioni con i portatori di interesse, interni ed esterni e i risultati raggiunti per le diverse tipologie; infine, dimensione economica, patrimoniale e finanziaria, in cui si espone la rappresentazione della situazione finanziaria, patrimoniale e la determinazione del valore economico generato e distribuito agli stakeholders, a determinazione del valore aggiunto. Gli stakeholders dell' Adsp adriatica sono gli operatori del cluster del trasporto marittimo, del settore portuale e della logistica; gli operatori delle risorse umane; i fornitori; la Pubblica Amministrazione e la collettività. «Vogliamo rafforzare e intensificare dialogo e sinergia con i nostri stakeholders», commenta il presidente dell' autorità portuale, Ugo Patroni Griffi. «Un obiettivo che si può raggiungere solo amplificando i canali della comunicazione e della trasparenza e mettendoci costantemente in discussione. Alla base del percorso virtuoso di sostenibilità, infatti, c' è l' identificazione di quelle che sono le tematiche più significative e le aspettative più importanti rispetto all' azione dell' Autorità di Sistema, seguendo il principio della "materialità", ossia valutando tutte quelle informazioni utili sugli aspetti che incidono, in modo rilevante, sull' attività dell' Ente, sul suo andamento, sui risultati e sull' impatto che essa genera». - credito immagine in alto.



A Bari si pubblica il Bilancio di sostenibilità

L'AdSp Mam sulle attività e i loro impatti, sotto il profilo economico, ambientale e sociale

Redazione

BARI Il percorso, volontario, intrapreso dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale ha portato al primo Bilancio di sostenibilità relativo al 2020. Con il documento si cerca di rafforzare il dialogo con il territorio e con gli operatori economici, per il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, nei territori del Sistema, rendicontando e facendo conoscere pubblicamente le attività svolte e i loro impatti, sotto il profilo economico, ambientale e sociale. Fortemente voluto dal ministro Enrico Giovannini è stato sostenuto con convinzione dall'AdSp che ha redatto lo schema del documento insieme ad Assoporti, per poi presentare, per prima in Italia, il lavoro completo. Il Bilancio di sostenibilità verrà affinato, in un'ottica di miglioramento continuo, nei prossimi anni per consentire a tutti i cittadini e agli interlocutori di conoscere sia l'operato dell'Ente, sia come esso realizza e interpreta la propria missione. Vogliamo rafforzare e intensificare dialogo e sinergia con i nostri stakeholders commenta il presidente Ugo Patroni Griffi. Un obiettivo che si può raggiungere solo amplificando i canali della comunicazione e della trasparenza e mettendoci costantemente in discussione. Alla base del percorso virtuoso di sostenibilità, infatti, c'è l'identificazione di quelle che sono le tematiche più significative e le aspettative più importanti rispetto all'azione dell'Autorità di Sistema, seguendo il principio della materialità, ossia valutando tutte quelle informazioni utili sugli aspetti che incidono, in modo rilevante, sull'attività dell'Ente, sul suo andamento, sui risultati e sull'impatto che essa genera. Il Bilancio di sostenibilità è stato redatto seguendo i principi di redazione del Sustainability reporting standards del Global reporting initiative, ente internazionale senza scopo di lucro nato con il fine di definire gli standard di rendicontazione della performance sostenibile e prende in considerazione, contemporaneamente, sia l'approccio tridimensionale, rivolto alla sostenibilità economica, sociale e ambientale, sia l'approccio ai portatori di interesse. Le azioni intraprese dall'AdSp Mam, inoltre, sono state riclassificate per i 17 obiettivi Global Goal che i Paesi membri dell'Onu devono perseguire entro il 2030.



Brindisi Report

Brindisi

Verso il Salone nautico di Puglia al "Marina di Brindisi"

Redazione 05 ottobre 2021 11:36 Condividi BRINDISI - Procede a pieno ritmo l'attività degli organizzatori del Salone nautico di Puglia. La 17esima edizione si svolgerà sui piazzali e nello specchio d'acqua del porto turistico "Marina di Brindisi" dal 13 al 17 ottobre 2021. La cerimonia inaugurale si svolgerà mercoledì 13 ottobre, alle ore 10, nel "Marina di Brindisi", alla presenza dell'assessore regionale alla Programmazione Economica Alessandro Delli Noci, di parlamentari e consiglieri regionali e delle massime autorità civili e militari della provincia di Brindisi. Confermata la partecipazione di personaggi di primo piano del mondo della nautica e delle aziende di caratura internazionale presenti quest'anno allo Snim. Il Salone gode del patrocinio del Comune di Brindisi, della Camera di Commercio, dell'Autorità di Sistema **Portuale del mare Adriatico Meridionale**, di Confindustria Nautica, di Assonautica Italia, di Alis (principale consorzio sulla logistica in Italia presieduto da Guido Grimaldi), dell'Its Logistica Puglia, di Assomarinas, di Assonat, di Assormeggi, dell'Aias (Associazione italiana ambiente e sicurezza), di Confindustria Brindisi e del Distretto Produttivo della Nautica di Puglia. Ci saranno anche i padiglioni espositivi delle forze dell'ordine, presenti con la Marina Militare Italiana, la Capitaneria di Porto, la Guardia di Finanza e i Vigili del Fuoco. Tra i principali sponsor ed espositori presenti a questa edizione vi sono Isotta Fraschini Motori, Porsche Bari, TR INOX, Navaltecnosud, Thermowell, Cannone corporation, Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, Gorgoni Shipping e S&Y. "Questa diciassettesima edizione - spiega il Presidente dello Snim Giuseppe Meo - segna la ripartenza del settore dopo la lunga fase di emergenza sanitaria. Le adesioni ricevute confermano la grande vitalità del comparto nautico ed il ruolo strategico che proprio lo Snim assume nell'ambito dell'intero Mezzogiorno d'Italia. Colgo l'occasione per ricordare che, per la prima volta, nell'ambito dello Snim abbiamo realizzato un bellissimo 'Villaggio degli sport del **mare**' che vedrà impegnate tutte le associazioni sportive presenti sul territorio e che prevede anche lo svolgimento dell'ultima tappa del campionato italiano "New Generation" di Motonautica". Il Salone Nautico di Puglia si svolge su un'area espositiva di 20.000 metri quadri in cui saranno presenti più di 200 imbarcazioni e 150 espositori. I biglietti per lo SNIM possono essere acquistati al seguente link: www.snimpuglia.it/ticket/.



Il Nautilus

Brindisi

BRINDISI: CONTO ALLA ROVESCIA PER IL SALONE NAUTICO DI PUGLIA SI PARTE IL 13 OTTOBRE 2021

Procede a pieno ritmo l'attività degli organizzatori del Salone Nautico di Puglia. La 17^a edizione si svolgerà sui piazzali e nello specchio d'acqua del porto turistico 'Marina di Brindisi' dal 13 al 17 ottobre 2021. La cerimonia inaugurale si svolgerà mercoledì 13 ottobre, alle ore 10, nel 'Marina di Brindisi', alla presenza dell'Assessore regionale alla Programmazione Economica Alessandro Delli Noci, di parlamentari e consiglieri regionali e delle massime autorità civili e militari della provincia di Brindisi. Confermata la partecipazione di personaggi di primo piano del mondo della nautica e delle aziende di caratura internazionale presenti quest'anno allo SNIM. Il Salone gode del patrocinio del Comune di Brindisi, della Camera di Commercio, dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, di Confindustria Nautica, di Assonautica Italia, di ALIS (principale Consorzio sulla logistica in Italia presieduto da Guido Grimaldi), dell'ITS Logistica Puglia, di Assomarinas, di Assonat, di Assormeggi, dell'AIAS (Associazione Italiana Ambiente e Sicurezza), di Confindustria Brindisi e del Distretto Produttivo della Nautica di Puglia. Ci saranno anche i padiglioni espositivi delle forze dell'ordine, presenti con la Marina Militare Italiana, la Capitaneria di Porto, la Guardia di Finanza e i Vigili del Fuoco. Tra i principali sponsor ed espositori presenti a questa edizione vi sono Isotta Fraschini Motori, Porsche **Bari**, TR INOX, Navaltecosud, Thermowell, Cannone corporation, Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, Gorgoni Shipping e S&Y. 'Questa diciassettesima edizione - spiega il Presidente dello SNIM Giuseppe Meo - segna la ripartenza del settore dopo la lunga fase di emergenza sanitaria. Le adesioni ricevute confermano la grande vitalità del comparto nautico ed il ruolo strategico che proprio lo SNIM assume nell'ambito dell'intero Mezzogiorno d'Italia. Colgo l'occasione per ricordare che, per la prima volta, nell'ambito dello SNIM abbiamo realizzato un bellissimo 'Villaggio degli sport del mare' che vedrà impegnate tutte le associazioni sportive presenti sul territorio e che prevede anche lo svolgimento dell'ultima tappa del campionato italiano 'New Generation' di Motonautica'. Il Salone Nautico di Puglia si svolge su un'area espositiva di 20.000 metri quadri in cui saranno presenti più di 200 imbarcazioni e 150 espositori. I biglietti per lo SNIM possono essere acquistati cliccando il seguente link: www.snimpuglia.it/ticket/



Il Nautilus

Brindisi

BRINDISI - LA NUOVA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE SOTTO BANCHINA: alcune osservazioni preziose per Brindisi e il suo porto

Stefano Carbonara

L'evento denominato 'Brindisi - La nuova rivoluzione industriale sotto banchina', organizzato pochi giorni fa dall'International Propeller Club Port of Brindisi, ha portato in dote un patrimonio di idee e suggerimenti estremamente interessanti per Brindisi e l'intera portualità nazionale. Particolarmente significativi sono stati gli interventi di Mario Sommariva, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, nonché quelli di Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra, e Alessandro Panaro, Responsabile Maritime&Energy del Centro Studi SRM - Banca Intesa. Proprio l'intervento di Panaro, a mio parere, ha lasciato emergere alcuni dati (in allegato) estremamente utili per conoscere lo stato di salute della portualità internazionale, nazionale e brindisina e, di conseguenza, programmarne l'avvenire. Sul fronte internazionale, Panaro ha osservato che: -nei prossimi cinque anni, il Mar Mediterraneo rappresenterà il secondo mare, dopo quello cinese, per crescita del traffico container; -la corsa al gigantismo navale non si è ancora interrotta; -si sta sviluppando un fenomeno di globalizzazione su scala regionale (l'Italia, in questo contesto, rappresenta il paese leader europeo nei traffici di SSS - Short Sea Shipping, con una quota di mercato del 37% - su scala mediterranea - pari a 244 milioni di tonnellate movimentate); -il fenomeno del c.d. 'Reshoring', secondo un recente sondaggio condotto dalla Banca d'Italia su un campione di 3000 imprese, avrà un minimo impatto sull'economia nazionale. Passando al fronte locale, invece, l'analisi di SRM ha messo in rilievo che il porto di Brindisi: -nel quadriennio 2017/2020 ha registrato circa 10 milioni di tonnellate di traffico RO-RO nonché 31 milioni di tonnellate di merci movimentate; -nel medesimo lasso temporale, ha mostrato un tasso di apertura internazionale (Importazioni, Esportazioni, IVA) superiore di quasi un punto percentuale alla media meridionale (29,8 vs 29,1%), una propensione all'export e una fortissima specializzazione alla produzione in settori ad alta intensità tecnologica; -assieme al porto di Bari, movimentata il 27% dell'intero traffico RO - RO nel Mar Adriatico; -quanto ad esportazioni (prevalgono Chimica, Gomma Plastica, Alimentare, Meccanica, Farmaceutica), si rivolge a mercati di medio (Francia, Spagna, Grecia, Turchia ecc.) e lungo raggio (Cina, USA, Giappone ecc.). Sulla scia di queste considerazioni, il Centro SRM ha concluso il proprio studio definendo le future direttrici di sviluppo del porto di Brindisi ossia: -il mantenimento e il rafforzamento della posizione c.d. Multipurpose in grado di conferire resilienza al porto e rispondere alle esigenze del c.d. Reshoring; -il rafforzamento del traffico di Short Sea Shipping pur nella consapevolezza, avverte SRM, che il gigantismo navale può determinare qualche cambiamento dei traffici; -il monitoraggio delle rotte energetiche e lo sviluppo del progetto GNL; -lo sviluppo delle ZES e ZFD, da portare avanti nel pieno rispetto delle vocazioni industriali locali e attraverso una adeguata campagna comunicativa. In altre parole, stigmatizza Panaro, 'Il porto deve andare nella direzione strategica 6.0; la conoscenza delle dinamiche di ciò che vi gira intorno è assolutamente fondamentale'. Proprio quest'ultimo monito, ad avviso di chi scrive, deve accompagnare tutte le amministrazioni (locale, regionale, nazionale) coinvolte nel rilancio del porto di Brindisi. Perché, diciamolo francamente, i continui richiami al passato nonché al posizionamento geografico non possono più garantire un avvenire certo e prospero a questo territorio. La crescita del porto di Brindisi (e, in generale, di tutti gli scali portuali nazionali) non potrà mai arrivare a compimento se non si



sosterrà il sistema industriale che circonda, a livello locale, regionale e interregionale, lo stesso scalo. Le navi cercano le merci, non i porti, e senza la definizione di una strategia industriale per questo territorio, il porto di Brindisi non troverà mai la propria consacrazione né riuscirà ad ammortizzare i propri investimenti infrastrutturali. Proprio



Il Nautilus

Brindisi

in quest'ottica, può apparire illuminante l'esempio citato da Ivano Russo durante il proprio intervento: nel 2017, tutti i porti liguri (**Genova**, La Spezia ecc.) hanno registrato una movimentazione record nel traffico contenitori, di poco inferiore ai 4 milioni di teu. Ebbene, nonostante questo record e secondo gli osservatori economici regionali, il prodotto interno lordo della Liguria è cresciuto in quell'anno solo del 0,1%. I porti alimentano l'industria (dei servizi, del turismo, della manifattura, dell'energia, della logistica ecc.) e l'industria alimenta i porti. Senza la definizione di una politica di sviluppo industriale, la crescita dei traffici portuali non arreca alcun beneficio allo sviluppo economico di un territorio ma, al contrario, genera diseconomie. A questo proposito, alcuni degli operatori industriali partecipanti al convegno - penso alla Lotras e alla stessa Enel - hanno già posto l'attenzione sull'assenza di una programmazione industriale nel territorio di Brindisi e di un continuo confronto tra i diversi livelli territoriali. Serve, dunque, un impegno del Governo, della Regione e di tutti i rappresentanti nazionali a Roma e Bruxelles per poter gestire la delicata transizione industriale di questo territorio e il suo rilancio. La cooperazione tra i vari attori istituzionali, da un lato, e la riproduzione di buone pratiche altrui (a La Spezia, il Presidente Sommariva ha sottoscritto dei protocolli d'intesa con i player energetici attivi sul territorio per la riqualificazione delle aree portuali: v. https://www.ansa.it/mare/notizie/portielogistica/news/2021/07/22/green-deal-porto-spezia-con-enel-e-snam-decarbonizzazione_ab2cc8e9-00ff-4b3a-89fe-4c9f51c95ceb.html) determineranno il successo, o l'insuccesso, del processo di rilancio del porto e, in generale, della città di Brindisi.

Il Nautilus

Taranto

Porto di Taras: il Propeller Club chiude la 'quattro giorni del porto di Taranto'

Abele Carruezzo

Taranto . L' economia marittima della Puglia e i nuovi scenari del PNRR - la sfida dei green port - è stato il tema del seminario di studi organizzato dal Propeller Club Port of Taras, presso la sala dell' Università degli Studi di **bari** Dip. Jonico. Grazie al presidente del Club jonico, Michele Conte, all' incontro hanno preso parte esperti del settore economico marittimo: Alessandro Panaro, head of infrastructure, public finance and utilities di SRM; Davide Dal Maso, partner di Avanzi e Marco Perrone, partner Deloitte Officine Innovazione. Le conclusioni sono state affidate a Riccardo Fuochi , presidente del Propeller Club Port of Milano e vice presidente di Assologistica, ed al Presidente dell' AdSP del Mare Ionio, Prof Sergio Prete. Oltre all' info-grafica relativa al convegno si pubblicano i video delle dichiarazioni, rilasciate al IL Nautilus, di Alessandro Panaro di SRM e del presidente dell' AdSP Mare Jonio, Sergio Prete. Abele Carruezzo Domande ad Alessandro Panaro: 1- Dottore i porti del Mezzogiorno d' Italia hanno avuto maggiore resilienza in questo periodo di pandemia, il PNRR strumento di ripresa? 2- Brindisi è un porto hub per le sea short shipping grazie alla presenza del Grimaldi Group , oltre ad essere un porto multipurpose per definizione. Domande al presidente dell' AdSP Mare Jonio Sergio Prete: Presidente siamo al termine di questa maratona dei giorni dedicati al porto di Taranto un bilancio? Lei ha parlato di EcoPark: quale la differenza di tale infrastruttura rispetto al distripark? Il porto di Taranto lo possiamo definire un 'green port'?



Porti: Crotone, affidato in concessione il terminal crociere

Decisione Autorità di sistema Tirreno meridionale e Ionio

(ANSA) - CROTONE, 05 OTT - "L' **Autorità** di **sistema portuale** dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere attraverso l' affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato". Lo riferisce un comunicato diramato dall' **Autorità portuale**. "L' obiettivo dell' ente guidato dal presidente Andrea Agostinelli - si aggiunge nella nota - è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. E' stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l' esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di bilancio, il Terminal è stato realizzato nella Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai loro clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di commercio. Le domande ritenute accoglibili saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo". "La domanda di partecipazione - conclude il comunicato - è scaricabile dal sito internet dell' Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale". (ANSA).



Porto di Crotone: l'ente affida in concessione il terminal crociere

(FERPRESS) **Crotone**, 5 OTT L'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il **porto** di **Crotone** nel mondo delle crociere, attraverso l'affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L'obiettivo dell'Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. È stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l'avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l'esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di **Crotone** tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un'area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un'ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all'avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un'apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l'operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell'ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell'Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.



Porto di Crotone, l'Ente affida in concessione il Terminal Crociere

Crotone - L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere, attraverso l' affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L' obiettivo dell' Ente, guidato dal presidente **Andrea Agostinelli**, è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. È stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l' esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell' Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

PORTO DI CROTONE: L' ENTE AFFIDA IN CONCESSIONE IL TERMINAL CROCIERE

L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere, attraverso l' affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L' obiettivo dell' Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. E' stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l' esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell' Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Avviso pubblico per affidare in concessione il nuovo terminal crociere del porto di Crotone

Si tratta di un' area demaniale di 720 metri quadri L' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha pubblicato un avviso pubblico con lo scopo di affidare in concessione demaniale il terminal crociere appena ultimato e collaudato alla banchina di Riva del **porto** di **Crotone**. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Il canone annuo base per l' anno 2021 è fissato in 2.808 euro. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Inoltre saranno considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione dell' avviso in "Gazzetta Ufficiale".



ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO PORTO DI CROTONE: L'ENTE AFFIDA IN CONCESSIONE IL TERMINAL CROCIERE

L'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere, attraverso l'affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L'obiettivo dell'Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. E' stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l'avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l'esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un'area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un'ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all'avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un'apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l'operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell'ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell'Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Crotone si lancia nelle crociere

L' Autorità portuale pubblica un avviso di concessione di quattro anni per la gestione del nuovo terminal

L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere con l' avviso pubblico di concessione demaniale per l' affidamento in concessione del terminal dedicato, appena ultimato e collaudato. «L' obiettivo dell' ente - si legge in una nota dell' autorità portuale guidata da Andrea Agostinelli - è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio». Inserito tra le opere finanziate con risorse di bilancio, il terminal si trova sulla banchina di Riva. Punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove si trova la stazione marittima e dove saranno annessi i servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell' autorità portuale (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana.



Porto di Crotone, avviso pubblico per la gestione del Terminal Crociere

Potranno partecipare le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio

di Redazione

L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha pubblicato nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico per l' affidamento in concessione del Terminal Crociere del porto di Crotone , appena ultimato e collaudato. Ne dà comunicazione lo stesso ente attraverso una nota stampa. L' avviso pubblico «Oggetto di concessione - si legge nella nota è un' area demaniale di 720 metri quadrati , dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico , con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni , mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator , che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione». I titoli di preferenza «Tra i titoli di preferenza - specifica l' Autorità, guidata dal presidente **Andrea**

Agostinelli - faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore

delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo». La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell' Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. Rilanciare il porto di Crotone L' Autorità di sistema portuale intende, dunque, lanciare «il porto di Crotone nel mondo delle crociere» con l' obiettivo «di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociera che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria».



Terminal crociere di Crotone in concessione

Redazione

CROTONE Il porto di Crotone si lancia nel mondo delle crociere, attraverso l'affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha infatti pubblicato sul sito istituzionale, l'avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l'esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva e punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. L'area in concessione, è pari a 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un'ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all'avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un'apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l'operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell'ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.



ATTUALITA'

Porto di Crotone, l'ente affida in concessione il Terminal crociere

Pubblicato l'avviso pubblico

Redazione ReggioTV

L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere, attraverso l' affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L' obiettivo dell' Ente, guidato dal presidente **Andrea Agostinelli**, è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. E' stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l' esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell' Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. 06-10-2021 02:37.



Reportage Online

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

PORTO DI CROTONE: L' ENTE AFFIDA IN CONCESSIONE IL TERMINAL CROCIERE

L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere, attraverso l' affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L' obiettivo dell' Ente, guidato dal presidente **Andrea Agostinelli**, è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. E' stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l' esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell' Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.



L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere

Redazione

'La durata massima della concessione del Terminal è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica" **Genova** - L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere, attraverso l' affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L' obiettivo dell' ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli , è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. E' stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l' esperienza nel mercato delle crociere. 'Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico , con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione', si legge nella nota dell' Autorità Portuale.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

A gara il terminal crociere di Crotone, mentre Agostinelli finisce indagato

Da poco ottenuto il sudato collaudo della struttura - l'inquinamento del sedime portuale costringe a particolari accortezze strutturali - l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha appena pubblicato un avviso per mettere a gara la concessione della nuova stazione marittima di Crotone, da poco ultimata sulla Banchina di Riva. 'Si punta - ha spiegato una nota di Adsp - ad implementare il traffico di navi da crociera che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un'area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi'. L'avviso è riservato ai titolari di Codice Ateco 79.1, intestato a agenzie di viaggio e tour operator ma detenuto anche da chi già offra servizio ai passeggeri. Non a caso la pregressa esperienza (in termini di navi da crociera operate nel triennio precedente) sarà, insieme al piano occupazionale, il requisito principale considerato da Adsp per l'aggiudicazione. A seguire investimenti e previsioni di traffico. La concessione avrà durata quadriennale, non rinnovabile se non attraverso procedura ad evidenza pubblica. Traguardo di un percorso impervio, il bando crotonese arriva subito dopo la Procura di Palmi ha chiuso le indagini per la morte del lavoratore Agostino Filandro, travolto il 21 giugno 2019 dal braccio di una gru della ditta Modulus crollatogli addosso mentre si trovava a bordo di un'imbarcazione pronta per l'alaggio nello specchio d'acqua antistante la banchina di ponente del porto di Gioia Tauro. Insieme ad Andrea Agostinelli, presidente dell'Adsp, sono indagati il responsabile del settore Vigilanza e Sicurezza dell'ente, Mario Piromalli, l'amministratore unico della Srl Gioia Port Security, Marcello Filocamo, e le due guardie giurate addette al gate d'ingresso al porto di turno il giorno della tragedia, Pasquale Sorgioanni e Giancarlo Timpano. L'ipotesi di reato è concorso in omicidio colposo con inosservanza della normativa sulla sicurezza del lavoro. Per omicidio colposo hanno patteggiato Girolamo e Francesco Zito, titolari di Zen Yacht, concessionaria dell'area in lite con l'Adsp che le aveva revocato il titolo. "Affronteremo il processo nel rispetto di chi ha perso la vita ma con la serenità derivante dal fatto che il personale dell'ente ha adempiuto a tutti i suoi doveri" ha commentato Agostinelli. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Crotone: l' autorità di sistema portuale lancia il porto nel mondo delle crociere

Porto di crotone: l' ente affida in concessione il terminal crociere

L' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lancia il porto di Crotone nel mondo delle crociere, attraverso l' affidamento in concessione del Terminal Crociere, appena ultimato e collaudato. L' obiettivo dell' Ente, guidato dal presidente **Andrea Agostinelli**, è quello di offrire servizi dedicati a sostegno di un settore attraverso il quale si rilancia lo scalo ma anche la città e il suo territorio. E' stato appena pubblicato, nel sito internet istituzionale, l' avviso pubblico di concessione demaniale marittima rivolto ad operatori economici in possesso di specifici requisiti inerenti l' esperienza nel mercato delle crociere. Inserito tra le opere finanziate con proprie risorse di Bilancio, il Terminal è stato realizzato presso la Banchina di Riva. Si punta ad implementare il traffico di navi da crociere che scelgono di inserire lo scalo di Crotone tra le destinazioni da offrire ai propri clienti, alla scoperta delle bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della Calabria. Oggetto di concessione è un' area demaniale di 720 metri quadrati, dove insiste la stazione marittima da usare a beneficio delle attività connesse al traffico crocieristico, con annessi servizi di gestione degli arrivi e delle partenze delle navi. La durata massima della concessione è di quattro anni, mentre il successivo rinnovo sarà definito in seguito ad un' ulteriore procedura di evidenza pubblica. Potranno partecipare all' avviso gli operatori economici titolari del codice Ateco 7.1, quindi le agenzie di viaggio e i tour operator, che risultino regolarmente iscritti alla competente Camera di Commercio. Le domande, ritenute accoglibili, saranno sottoposte ad istruttoria ad opera di un' apposita commissione. Tra i titoli di preferenza faranno punteggio la pregressa esperienza maturata nel settore delle attività connesse al traffico crocieristico, da dimostrare mediante piano operativo del numero di navi operate nel triennio precedente. Altro elemento di merito sarà la natura e la rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature e tecnologie) che l' operatore destinerà allo sviluppo del Terminal. Stessa importanza avranno gli investimenti a tutela dell' ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security. Saranno, altresì, considerati elementi di attribuzione di punteggio gli obiettivi di implementazione del traffico, il piano occupazionale e la capacità di assicurare una adeguata continuità operativa allo scalo. La domanda di partecipazione è scaricabile presso il sito internet dell' Ente (sezione albo pretorio) e dovrà essere presentata entro trenta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.



Caos traffico al Porto di Palermo, atteso intervento dei mobility manager (VIDEO)

Ennesimo lunedì di passione per gli automobilisti bloccati in via Francesco Crispi, a Palermo. In serata, la situazione del traffico dell' area portuale era paragonabile a quella dei social media di

Pietro Minardi

Ennesimo lunedì di passione per gli automobilisti bloccati in via Francesco Crispi , a Palermo . In serata, la situazione del traffico dell' area portuale era paragonabile a quella dei social media di Mark Zuckerberg, ovvero totalmente bloccata. Un fatto che non è nuovo, anzi si ripete con una certa quotidianità . Ciò, senza che l' Amministrazione Comunale o l' Autorità Portuale siano riusciti a trovare soluzioni efficaci. Rispetto alle code dei giorni scorsi, l' unico cambiamento di nota è che la viabilità del **Porto** risultava paralizzata in entrambe le direzioni, complici anche i restringimenti di carreggiata presenti nell' area di piazza XIII Vittime , a causa dei lavori in corso sul sistema di illuminazione . Il caos di via Crispi: code al molo Santa Lucia (VIDEO) L' apice del traffico si è toccata fra le 19.30 e le 20.00 . L' ora X nella quale la chiusura degli uffici si unisce agli ingressi dei camion agli imbarcaderi del **Porto**. Un vero e proprio tappo, quello al molo Santa Lucia, che impediva agli automobilisti di procedere in direzione piazza della Pace. La coda dei mezzi pesanti era infatti disposta su due file, complice anche le limitazioni stradali imposte dal cantiere dell' anello ferroviario. Una coda di mezzi che si distendeva fino a Foro Umberto I. Situazione legata anche alla congestione all' altezza di piazza XIII Vittime. Il traffico era paralizzato anche nella direzione opposta già dalla metà del pomeriggio. Un serpentone di auto e mezzi pesanti che si inerpicava dalla Cala fino a via Montepellegrino. Situazione aggravata dai restringimenti di carreggiata presenti nel sottopasso. Ciò per lenire i pericoli derivanti dalla condizione dei coprimuro della struttura, su cui si attendono degli interventi di manutenzione annunciati circa otto mesi fa e non ancora realizzati. Situazione recidiva: Tanto lavoro per i mobility manager A pagare il prezzo, in termini di tempo perso, sono sempre gli automobilisti, costretti a decine di minuti interminabili in mezzo al traffico, e dei residenti, che di certo non respirano aria di montagna dagli scarichi degli automezzi. Un quadro sul quale saranno chiamati a lavorare i due mobility manager nominati dal Comune di Palermo. A ricoprire questi incarichi sono stati nominati rispettivamente l' ing. Mario Scotto e l' Ing. Roberto Biondo . Un compito non facile quello dei rappresentanti degli uffici. I quali sono chiamati a districare una matassa che comprende in sé i lavori mai partiti sul sottopasso di via Crispi, i restringimenti di carreggiata causati dall' anello ferroviario e dal collettore fognario, nonché gli ingressi agli imbarcaderi del **Porto**. Martedì 5 ottobre è atteso un incontro fra i tecnici e la II Commissione consiliare proprio sul tema. Riunione già rinviata una volta ma che oggi non può subire ulteriori rinvii. La viabilità del **Porto** è già al collasso e non può subire ulteriori complicazioni.



BlogSicilia.it - PALERMO - TRASPORTI & VIABILITÀ

Caos traffico al Porto di Palermo, atteso intervento dei mobility manager (VIDEO)

LUNEDÌ DI FUOCO PER GLI AUTOMOBILISTI



I porti italiani tentano il sorpasso

Redazione

MILANO Una decisa e positiva inversione di tendenza della fase economica rispetto al 2020 grazie alle misure di contrasto alla pandemia anche per quel che riguarda i porti italiani. A dirlo il Fedespedit Economic Outlook, pubblicato dal Centro studi Fedespedit. Il 18° quadrimestrale di informazione economica, presenta dati e previsioni sul contesto macroeconomico (Pil, commercio internazionale, ecc.) oltre agli ultimi dati sull'import-export italiano, le tendenze nello shipping internazionale, e il traffico aereo cargo. Nonostante il trend positivo il report evidenzia tuttavia, la crescita dei prezzi industriali e al consumo determinata soprattutto dalla forte ripresa della domanda e dalle frizioni sulle catene di approvvigionamento e trainata dal petrolio. L'Unione europea 27 nel suo complesso dovrebbe registrare nel 2021 un aumento del Pil del 4,8% e nel 2022 del 4,5%, mentre per l'Italia i dati sul commercio estero verso i Paesi extra-UE per il I semestre 2021, ha raggiunto ottimi risultati: +22,9% per le esportazioni e + 21,7% per le importazioni. Crescono in particolare in export autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e altre attività manifatturiere (mobili, giocattoli, articoli sportivi, gioielli) con un +45,5%.

Secondo le ultime stime il traffico container nei primi sei mesi dell'anno è di 88,6 milioni di teu, con un deciso aumento del +13,5% rispetto al 2020. In molti casi, tuttavia, i volumi degli scambi tra le aree geografiche restano inferiori ai livelli pre-pandemia. Un fenomeno che sta caratterizzando in negativo lo shipping internazionale è il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati. La buona notizia è che dopo la flessione dello scorso anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel I semestre del 2021 sono stati movimentati 3,945 milioni di teu, un aumento del 10,9% senza Gioia Tauro e del 4,6% con Gioia Tauro rispetto allo stesso periodo del 2020. Per quanto riguarda quest'ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland. Tra gli altri porti, significativo il recupero di La Spezia (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di Genova (+15,7%). Da citare il problema dei costi del trasporto marittimo: a partire da fine 2020 i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta 100 la media dei noli di Gennaio 2020, a metà Settembre 2021 essi hanno toccato quota 472 sulla tratta Cina-Nord Europa e 419 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 334. L'ascesa dei noli, a partire da Luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l'impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. L'ulteriore e continua crescita dei noli nel corso del 2021 e le misure di contenimento dei costi hanno permesso alle compagnie marittime di ottenere significativi aumenti del fatturato, e ottimi risultati in termini di utili finali, che si collocano abbondantemente sopra il 20% del fatturato. L'analisi passa in rassegna anche il cargo aereo: dall'ultimo Air Cargo Market Analysis di Iata a Luglio di quest'anno il traffico espresso in ton-km è aumentato dell'8,6% rispetto allo stesso mese del 2019, anno di riferimento pre-pandemia. Il mese di Luglio è stato il terzo consecutivo di crescita dei traffici, ma appare possibile, un rallentamento del trend di crescita, non un'inversione, a causa dalla stabilizzazione della domanda e dall'andamento della pandemia in alcune aree del Mondo. Nel nostro Paese si registra nel periodo Gennaio-Agosto un aumento del



traffico cargo del 34,8% sullo stesso periodo del 2020 con 700mila tonnellate, risultato ottimo anche se inferiore alle 713 mila raggiunte nel 2019; il principale aeroporto cargo italiano, Milano MXP, ha segnato una crescita record del +56,4%, confermando il trend di concentrazione del traffico



Messaggero Marittimo

Focus

merci italiano (quasi 70%).

Prove di ripresa per i porti italiani

Una prima inversione di tendenza rispetto ai risultati del 2020. La certifica il Centro Studi Fedespedit nel suo 18° quadrimestrale di informazione economica, "Fedespedit Economic Outlook". Dopo la flessione dello scorso anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel I semestre del 2021 sono stati infatti movimentati 3,945 milioni di Teu, un aumento del 10,9% senza Gioia Tauro e del 4,6% con Gioia Tauro rispetto allo stesso periodo del 2020. Il report sottolinea come la flessione registrata dallo scalo calabrese sia legata soprattutto al minor volume di transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019). Tra gli altri porti, viene sottolineato il recupero di La Spezia (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di Genova (+15,7%). Nel I semestre del 2021, i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato 10,9 milioni di Teu con un aumento del +6,6% rispetto al 2020. In decisa crescita i porti spagnoli di Barcellona (+31%) e Valencia (+11,7%), mentre flette il traffico di Algeiras (-9,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Nello stesso periodo, i porti del North Range hanno evidenziato una crescita del 9,0%, con 22,2 milioni di Teu movimentati. Per quanto riguarda l'andamento dei costi del trasporto marittimo, a partire da fine 2020 i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020, a metà settembre 2021 essi hanno toccato quota 472 sulla tratta Cina-Nord Europa e 419 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 334. L'ascesa dei noli, a partire da luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l'impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. L'ulteriore e continua crescita dei noli nel corso del 2021 e le misure di contenimento dei costi hanno permesso alle compagnie marittime di ottenere significativi aumenti del fatturato, e ottimi risultati in termini di utili finali, che si collocano abbondantemente sopra il 20% del fatturato.

di Redazione Port News

Menu

f t in d @ Q


Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setteentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



Quando visiti il sito, i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi basati sui tuoi interessi e analizzare il nostro utilizzo. Continuando la navigazione accetti il loro impiego.

OK

Fedespedi: i porti italiani tornano a crescere, ma sempre meno dei concorrenti del Med e Nord Europa

Redazione

Nei primi 6 mesi, recuperati i volumi pre-pandemia. Significativo recupero di Genova e Spezia. Aumenta il fenomeno dei ritardi delle navi, solo il 40% è nei tempi schedulati. Milano - Il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel I semestre del 2021 è stimato in 88,6 milioni di Teu, con un deciso aumento del +13,5% rispetto al 2020. In molti casi, tuttavia, i volumi degli scambi tra le aree geografiche restano inferiori ai livelli pre-pandemia. Un fenomeno che sta caratterizzando in negativo lo shipping internazionale è il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati. E' quanto emerge dal rapporto del Centro Studi di Fedespedi che delinea uno spaccato della prima parte dell'anno del traffico marittimo evidenziando che, dopo la flessione dello scorso anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel 1° semestre del 2021 sono stati movimentati 3,945 milioni di Teu, un aumento del 10,9% senza Gioia Tauro e del 4,6% con Gioia Tauro rispetto allo stesso periodo del 2020. Per quanto riguarda quest'ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di

transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019). Tra gli altri porti, significativo il recupero di La Spezia (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di Genova (+15,7%).

Porti del Med e Nord Europa Nel primo semestre del 2021, i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato 10,9 milioni di Teu con un aumento del +6,6% rispetto al 2020. In decisa crescita i porti spagnoli di Barcellona (+31%) e Valencia (+11,7%), mentre flette il traffico di Algeciras (-9,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Nello stesso periodo, i porti del North Range hanno evidenziato una crescita del 9,0%, con 22,2 milioni di Teu movimentati. Noli alle stelle Per quanto riguarda l'andamento dei costi del trasporto marittimo, a partire da fine 2020 i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020, a metà settembre 2021 essi hanno toccato quota 472 sulla tratta Cina-Nord Europa e 419 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 334. L'ascesa dei noli, a partire da luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l'impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. L'ulteriore e continua crescita dei noli nel corso del 2021 e le misure di contenimento dei costi hanno permesso alle compagnie marittime di ottenere significativi aumenti del fatturato, e ottimi risultati in termini di utili finali, che si collocano abbondantemente sopra il 20% del fatturato.

Cargo aereo Dall'ultimo Air Cargo Market Analysis di IATA (luglio 2021): a luglio 2021 il traffico espresso in ton-km (CTK cargo tonne-kilometres) è aumentato dell'8,6% rispetto allo stesso mese del 2019, anno di riferimento pre-pandemia. Il mese di luglio è stato il terzo consecutivo di crescita dei traffici (giugno + 9.2%). Appare possibile, tuttavia, un rallentamento del trend di crescita - ma non un'inversione - a causa dalla stabilizzazione della domanda e dall'andamento della pandemia in alcune aree del mondo. Nei primi 8 mesi del 2021 l'Italia ha visto un aumento del traffico cargo del 34,8% sullo stesso periodo del 2020 con 700mila ton, risultato ottimo anche se inferiore alle 713mila ton raggiunte nel 2019; il principale aeroporto cargo italiano, Milano MXP, ha segnato una crescita record del +56,4%, confermando il trend di concentrazione del traffico



merci italiano (quasi 70%).



Shipping Italy

Focus

Fedespedi: nel 2021 tornati a crescere i porti italiani ma meno degli altri scali del Mediterraneo

È stato appena pubblicato dal Centro Studi Fedespedi il 18° quadrimestrale di informazione economica 'Fedespedi Economic Outlook' con dati e previsioni sul contesto macroeconomico (Pil, commercio internazionale, ecc.) oltre agli ultimi dati sull'import-export italiano, le tendenze nello shipping internazionale e il traffico aereo cargo. Il report evidenzia una decisa e positiva inversione di tendenza della fase economica rispetto al 2020 grazie alle misure di contrasto alla pandemia. A questo si aggiunge, tuttavia, la crescita dei prezzi industriali e al consumo determinata soprattutto dalla forte ripresa della domanda e dalle frizioni sulle catene di approvvigionamento e trainata dal petrolio (passato da un minimo di 51,1 dollari al barile di inizio anno, a un massimo di 77,2 dollari/barile, +51,1%). Il World Trade Organization stima una crescita per il 2021 pari al +6%. L'Ue 27 nel suo complesso dovrebbe registrare nel 2021 un aumento del Pil del 4,8% e nel 2022 del 4,5% (stime al rialzo sulle precedenti previsioni della Commissione Europea). Nel primo semestre 2021, il commercio estero italiano verso i Paesi extra-UE ha raggiunto ottimi risultati: +22,9% per le esportazioni e + 21,7% per le importazioni. Da sottolineare, in particolare, la crescita dell'export di alcuni comparti della manifattura: autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registrano +48,5% e altre attività manifatturiere (mobili, giocattoli, articoli sportivi, gioielli) +45,5%. (Istat). Spedizioni marittime

Secondo le ultime stime il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel primo semestre del 2021 è stimato in 88,6 milioni di Teu, con un deciso aumento del +13,5% rispetto al 2020. In molti casi, tuttavia, i volumi degli scambi tra le aree geografiche restano inferiori ai livelli pre-pandemia. Un fenomeno che sta caratterizzando in negativo lo shipping internazionale è il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati. Dopo la flessione dello scorso anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel primo semestre del 2021 sono stati movimentati 3,945 milioni di Teu, un aumento del 10,9% senza Gioia Tauro e del 4,6% con Gioia Tauro rispetto allo stesso periodo del 2020. Per quanto riguarda quest'ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019). Tra gli altri porti, significativo il recupero di La Spezia (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di Genova (+15,7%). Nel primo semestre del 2021, i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato 10,9 milioni di Teu con un aumento del +6,6% rispetto al 2020. In decisa crescita i porti spagnoli di Barcellona (+31%) e Valencia (+11,7%), mentre flette il traffico di Algeciras (-9,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Nello stesso periodo, i porti del North Range hanno evidenziato una crescita del 9,0%, con 22,2 milioni di Teu movimentati. Per quanto riguarda l'andamento dei costi del trasporto marittimo, a partire da fine 2020 i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020, a metà settembre 2021 essi hanno toccato quota 472 sulla tratta Cina-Nord Europa e 419 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 334. L'ascesa dei noli, a partire da luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l'impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. L'ulteriore e continua crescita dei noli nel corso del 2021 e le misure di contenimento dei costi hanno permesso alle compagnie marittime di ottenere



Fedespedi: nel 2021 tornati a crescere i porti italiani ma meno degli altri scali del Mediterraneo

significativi aumenti del fatturato, e ottimi risultati in termini di utili finali, che si collocano abbondantemente sopra il 20% del fatturato. Spedizioni aeree Dall'



Shipping Italy

Focus

ultimo Air Cargo Market Analysis di IATA (luglio 2021): a luglio 2021 il traffico espresso in ton-km (CTK cargo tonne-kilometres) è aumentato dell' 8,6% rispetto allo stesso mese del 2019, anno di riferimento pre-pandemia. Il mese di luglio è stato il terzo consecutivo di crescita dei traffici (giugno + 9.2%). Appare possibile, tuttavia, un rallentamento del trend di crescita - ma non un' inversione - a causa dalla stabilizzazione della domanda e dall' andamento della pandemia in alcune aree del Mondo. Nei primi 8 mesi del 2021 l' Italia ha visto un aumento del traffico cargo del 34,8% sullo stesso periodo del 2020 con 700mila ton, risultato ottimo anche se inferiore alle 713mila ton raggiunte nel 2019; il principale aeroporto cargo italiano, Milano Malpensa, ha segnato una crescita record del +56,4%, confermando il trend di concentrazione del traffico merci italiano (quasi 70%).

Uniport, il bando Green Ports sia esteso anche al Sud Italia

E' un' incongruenza con obiettivi Pnrr su Mezzogiorno

"Il Bando Green Ports del Ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell'intermodalità e della logistica integrata, ha escluso dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del Sud Italia". E' quanto ha sottolineato, in audizione alla Camera delle commissioni riunite Trasporti e Ambiente, Fise Uniport. Per il Presidente vicario dell'associazione Antonio Davide Testi occorre porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. "Un' incongruenza ingiustificata", ha sottolineato Testi, "anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un' integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione. Uniport ha anche chiesto la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20%. (ANSA).



Uniport: "Rimodulare al ribasso i canoni concessori per i terminalisti in perdita"

05 Oct, 2021 FISE - Uniport in audizione presso le Commissioni Trasporti e Ambiente - Le due richieste avanzate dall' Associazione: 'rimodulare al ribasso i canoni concessori per i terminalisti in perdita e includere il Sud Italia nel bando Green Ports' Roma - 'Prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20%. Includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del Bando Green Ports'. Sono queste le richieste avanzate da FISE Uniport (Unione Nazionale Imprese Portuali) nel corso dell' Audizione parlamentare che l' ha vista protagonista presso le Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera dei Deputati , nell' ambito della conversione del Decreto Infrastrutture. Uniport ha inoltre evidenziato come la crisi innescata alla pandemia abbia duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, come gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stiano facendo sentire oggi ancora in modo evidente. Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, l' associazione ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021

la misura di sostegno , già applicata nel 2020 in modo efficace (grazie al Decreto Rilancio), che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d' affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità Portuali. Tra gli altri temi al centro dell' audizione anche il Bando Green Ports del ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell' intermodalità e della logistica integrata , escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del Sud Italia. Il presidente vicario di UNIPORT Antonio Davide Testi ha chiesto di porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. 'Un' incongruenza ingiustificata', ha sottolineato Testi, 'anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un' integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione'.

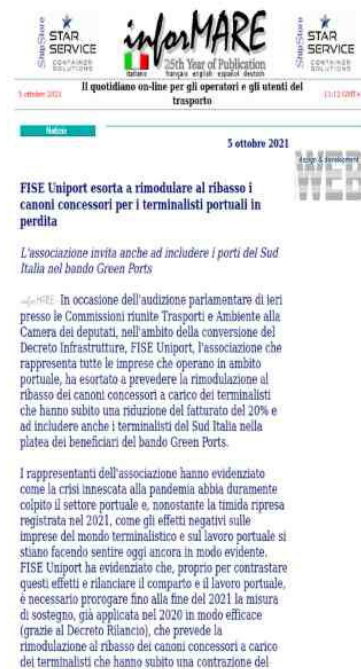


Informare

Focus

FISE Uniport esorta a rimodulare al ribasso i canoni concessori per i terminalisti portuali in perdita

L'associazione invita anche ad includere i porti del Sud Italia nel bando Green Ports. In occasione dell'audizione parlamentare di ieri presso le Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera dei deputati, nell'ambito della conversione del Decreto Infrastrutture, FISE Uniport, l'associazione che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale, ha esortato a prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20% e ad includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del bando Green Ports. I rappresentanti dell'associazione hanno evidenziato come la crisi innescata alla pandemia abbia duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, come gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stiano facendo sentire oggi ancora in modo evidente. FISE Uniport ha evidenziato che, proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, è necessario prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace (grazie al Decreto Rilancio), che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d'affari superiore al 20%. La misura peraltro - ha specificato l'associazione - non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità Portuali. Relativamente al bando Green Ports del Ministero della Transizione ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell'intermodalità e della logistica integrata escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del Sud Italia, il presidente vicario di Uniport, Antonio Davide Testi, ha chiesto di porre rimedio a questa incongruenza ampliando la platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. «Un' incongruenza - ha rilevato Testi - ingiustificata anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un' integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione».



UNIPORT in audizione presso le Commissione Trasporti e Ambiente

Le due richieste avanzate dall' Associazione: "rimodulare al ribasso i canoni concessori per i terminalisti in perdita e includere il Sud Italia nel bando Green Ports" Roma, ottobre 2021 - " Prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20%. Includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del Bando Green Ports ". Sono queste le richieste avanzate da FISE Uniport (l' Associazione che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale) nel corso dell' Audizione parlamentare che l' ha vista protagonista presso le Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera dei Deputati , nell' ambito della conversione del Decreto Infrastrutture. I rappresentanti dell' Associazione hanno evidenziato come la crisi innescata alla pandemia abbia duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, come gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stiano facendo sentire oggi ancora in modo evidente. Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, Uniport ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace (grazie al Decreto Rilancio), che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d' affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità Portuali. Tra gli altri temi al centro dell' audizione anche il Bando Green Ports del Ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell' intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del Sud Italia. Il Presidente vicario di UNIPORT Antonio Davide Testi ha chiesto di porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. " Un' incongruenza ingiustificata ", ha sottolineato Testi, " anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un' integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione ".



Informazioni Marittime

Focus

Ribasso dei canoni anche nel 2021, la proposta Uniport

In audizione alla Camera, l'associazione delle imprese portuali chiede al governo lo sblocco dei ristori e l'estensione del "Green Ports" anche nel Meridione

Ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20 per cento, sia per il 2020 che per il 2021. Poi, includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del bando "Green Ports". Sono le richieste avanzate da FISE Uniport, l'associazione che rappresenta le imprese portuali, nel corso dell'audizione alla Camera presso le Commissioni riunite di Trasporti e Ambiente, nell'ambito della conversione del decreto "Infrastrutture", che dovrebbe sbloccare i ristori 2020 destinati ai terminalisti. Uniport ha sottolineato come, nonostante la ripresa del 2021, gli effetti negativi sulle imprese terminalistiche portuali e sui lavoratori si fanno sentire ancora parecchio. Per questo Uniport ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 tramite il decreto "Rilancio", anche se ad oggi non è stata ancora distribuita. Prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d'affari superiore al 20 per cento nel corso del lockdown primaverile. «La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle autorità portuali», afferma l'associazione. Tra gli altri temi al centro dell'audizione, anche il bando "Green Ports" del Ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell'intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le autorità di sistema portuale del Sud Italia. Il presidente vicario di Uniport, Antonio Davide Testi, ha chiesto di ampliare la misura in tutta Italia. «Un'incongruenza ingiustificata», ha sottolineato Testi, «anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un'integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione». - credito immagine in alto.



Uniport: 'Rimodulare canoni concessori e includere il Sud nei Green Ports'

Le proposte in audizione alle Commissioni Trasporti e Ambiente

Redazione

ROMA Sono due le proposte che Fise Uniport (l'Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) ha portato di fronte alle Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera dei Deputati, durante l'Audizione parlamentare. Prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20% e includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari de bando Green Ports. La crisi innescata dalla pandemia -hanno evidenziato i rappresentanti dell'Associazione- ha duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stanno facendo sentire oggi ancora in modo evidente. Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, Uniport ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d'affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità Portuali. Tra gli altri temi al centro dell'audizione anche il bando Green Ports del ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell'intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema portuale del Sud Italia. Il presidente vicario di Uniport Antonio Davide Testi ha chiesto di porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la platea di beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. Un'incongruenza ingiustificata -ha sottolineato Testi- anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un'integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione.



FISE Uniport: "Rimodulare i canoni per i terminalisti in perdita e includere il Sud nel bando Green Ports"

Redazione

Le richieste avanzate dall'associazione oggi in Audizione alla Camera nell'ambito della conversione del Decreto Infrastrutture Roma - 'Prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20%. Includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del Bando Green Ports'. Sono queste le richieste avanzate da FISE Uniport, l'associazione che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale, nel corso dell'Audizione parlamentare presso le Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera dei Deputati, nell'ambito della conversione del Decreto Infrastrutture. I rappresentanti dell'associazione hanno evidenziato come la crisi innescata dalla pandemia abbia duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, come gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stiano facendo sentire oggi ancora in modo evidente. Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, Uniport ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace (grazie al Decreto Rilancio), che prevede

la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d'affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità portuali. Tra gli altri temi al centro dell'audizione anche il Bando Green Ports del ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell'intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del Sud Italia. Il presidente vicario di Uniport Antonio Davide Testi ha chiesto di porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. 'Un' incongruenza ingiustificata', ha sottolineato Testi, 'anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un'integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione'.



Shipping Italy

Focus

Uniport insiste per i fondi green ai terminalisti meridionali

'Prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20%. Includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del Bando Green Ports'. Sono queste le richieste avanzate da Fise Uniport (associazione che rappresenta imprese di tutte le categorie che operano in ambito portuale) nel corso dell' audizione parlamentare condotta presso le Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera dei Deputati, nell' ambito del percorso di conversione del Decreto Infrastrutture. I rappresentanti dell' associazione hanno evidenziato come la crisi innescata alla pandemia abbia duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, come gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stiano facendo sentire oggi ancora in modo evidente. Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, Uniport ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace (grazie al Decreto Rilancio), che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d' affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe secondo l' associazione oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità Portuali. Tra gli altri temi al centro dell' audizione anche il Bando Green Ports del Ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell' intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del Sud Italia, perché già destinatarie per le stesse finalità 170 milioni del Programma di azione e coesione Infrastrutture e Reti 2014-2020. Il Presidente vicario di Uniport Antonio Davide Testi ha chiesto di porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. 'Un' incongruenza ingiustificata', ha sottolineato Testi, 'anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un' integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Assarmatori, il presidente Stefano Messina: 'Siamo alla vigilia di una svolta che potrebbe risultare epocale per la Blue Economy'

Leonardo Parigi

E aggiunge su Genova: 'Al fianco dell' **AdSP** per agevolare e concretizzare questo ambizioso piano di sviluppo, garantendo il nostro supporto' Genova - «Come Assarmatori ci auguriamo che vengano risolti diversi nodi nello scalo genovese. Dai costi delle manovre ferroviarie ai limiti imposti dal cono aereo, ma anche la necessità di razionalizzazione delle aree portuali e la mancanza di impianti a GNL», spiega il Presidente Stefano Messina durante un evento organizzato oggi a Genova a Terrazza Colombo a cui ha partecipato il Presidente dell' **AdSP** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. Ma la stessa categoria è scettica sulle capacità di manovra di un porto in tempi brevi su certi temi. «Non penso che i porti siano in grado di cambiare completamente, come dovrebbero, in tempi rapidi. Come possiamo sviluppare una rete di approvvigionamento a GNL a Genova e Trieste allo stesso tempo? Sono investimenti necessari per il pianeta e per il benessere, ma bisogna essere realistici. Ci vorranno decenni. Siamo alla vigilia di una svolta che potrebbe risultare epocale per la Blue Economy con scelte determinanti, solo per citarne alcune, relative alla Diga, alle infrastrutture ferroviarie e stradali di collegamento con l' hinterland produttivo, l' elettrificazione delle banchine e un utilizzo più razionale delle aree. Noi di Assarmatori ci siamo e siamo a fianco all' **AdSP** per agevolare e concretizzare questo ambizioso piano di sviluppo, garantendo il nostro supporto in tutte le sedi aziendali operative ed istituzionali ». Oltre all' ambiente, Genova deve far fronte ai problemi di traffico legati alle infrastrutture e al complesso crono programma di lavori autostradali. «Il punto è che non si può pensare di risolvere il problema delle code agli accessi ai varchi e ai terminal guardando a un solo punto», ragiona il Presidente dell' **AdSP** del Mar Ligure Occidentale Signorini. «È chiaro che un terminal può essere portato al massimo efficientamento, ma se poi non c' è sinergia con l' **AdSP** e con il contesto territoriale, si può fare poco». E a chi chiede se sia un problema legato a un singolo terminalista, Signorini risponde: «No, il tema è la complessità del territorio, la difficoltà di accesso alle più rapide vie di comunicazione». Le infrastrutture propedeutiche allo sviluppo del Terzo Valico, quando sarà realizzato, saranno leve di sviluppo per lo spostamento su ferro di buona parte della merce. Ma risulta fondamentale anche procedere con urgenza sulla nuova diga, secondo Messina. «Come Assarmatori siamo molto presenti nel settore traghetti, container e crociere. Parliamo di circa 2 milioni e 168mila passeggeri nel 2019 sui traghetti a Genova, mentre nel primo semestre di quest' anno l' incidenza è dell' 11,8% a livello locale. Per i container, invece, Genova è tornata in linea con la situazione pre-pandemica, con un 24% del totale nazionale movimentato, con oltre 1 milione e 300mila TEUs arrivati nello scalo genovese nei primi sei mesi del 2021. Con questi numeri è chiaro che siamo in prima linea per tenere alta l' attenzione sulle migliorie possibili per il porto».

