

# **ASSAGENTI, PRESIDENTE TOTI: “IL FUTURO È RICCO DI ASPETTATIVE. GENOVA MODELLO ITALIA GRAZIE A CAPACITÀ DI DIALOGO E OBIETTIVI CONDIVISI TRA ISTITUZIONI E RAPPRESENTANZE DI CATEGORIA”**

Lunedì, 13 Giugno 2022

Genova. “Si apre per Genova una settimana che vede i principali player del settore marittimo interrogarsi sul futuro della nostra economia.

Io però vedo un futuro ricco di aspettative, con la nostra città che è ormai il modello dell'Italia e questo ci deve riempire d'orgoglio.

Un modello che non è fatto solo di codici e leggi ma anche un modello di interlocuzione tra le istituzioni, tra i corpi intermedi e le rappresentanze di categorie con capacità di dialogo e obiettivi condivisi.

Su questo ovviamente si basa anche il successo dei fondi stanziati per Genova: la Diga del Porto non è un regalo ai genovesi ma all'industria italiana, così come lo sono l'ultimo miglio dei binari in porto, il Terzo Valico, il Passante e tutti i lavori sul porto”.

Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a margine dell'assemblea pubblica di Assagenti: “Obiettivo: solo il possibile” nella settimana in cui Genova sarà protagonista europea dell'economia del mare.

Da domani fino a giovedì, infatti, saranno in città oltre 300 rappresentanti del mondo delle crociere, richiamati qui dall'associazione Clia, l'associazione che riunisce gli operatori del mondo cruise.

“Non saranno le infrastrutture a creare lavoro- ha aggiunto il presidente Toti - ma dovremmo essere noi ad utilizzarle al meglio per essere più competitivi.

Come tutte le aziende sane ma con più debiti grazie ai fondi del PNRR dovremo avere più capacità di ricavi, con una produzione di reddito superiore a quello attuale.

Abbiamo un grande lavoro da fare, non solo per il PNRR, ma perchè sta per partire il treno di alcuni miliardi di euro e quando arriverà alla prossima stazione il nostro Paese dovrà essere pronto per cogliere l'occasione più importante che si presenta alla nostra generazione".

# Agenti in assemblea

## Pessina: "Cinque pilastri per la Genova del futuro"

La relazione del presidente è un invito perentorio a realizzare le opere programmate da tempo

di **Fabrizio Cerignale**

Ci sono state proposte, come quella di una nuova autostrada tra Genova, Serravalle e Milano, o dell'alta velocità verso Roma, annunciate dalla presidente della Commissione Trasporti Raffaella Paita, preoccupazioni legate agli extracosti dell'edilizia che potrebbero portare a far lievitare opere strategiche come la Diga, ma anche nuove disponibilità come quello avanzata dal sindaco, Marco Bucci, che ha parlato di un possibile utilizzo per la portualità di circa 500 mila metri quadri, di aree siderurgiche.

Sono stati molti i temi al centro dell'assemblea di Assagenti che ha lanciato una "sfida" per il porto e l'economia Italiana basata su cinque pilastri: la nuova diga portuale, il Terzo Valico, il nodo ferroviario, la Gronda autostradale e la digitalizzazione. Opere, destinate a fare di Genova il principale polo lo-

gistico del Paese e un esempio unico di città porto interconnessa anche telematicamente con il mercato di riferimento ma per le quali non possono esistere giustificazioni, né fallimenti.

«Il porto di Genova e la città hanno una straordinaria occasione di rilancio – ha detto il presidente Paolo Pessina – ma se questo treno in corsa sarà rallentato o peggio deraglierà, l'unica alternativa sarà il declino. E noi come Assagenti saremo in prima linea per impedirlo».

Le categorie, però, devono fare sistema e in quest'ottica il presidente ha deciso di "aprire" l'assemblea mettendo al tavolo, assieme al segretario dell'autorità di sistema, Paolo Piacenza, al presidente di Federagenti Alessandro Santi, a quello di Federlogistica, Luigi Merlo, anche il presidente di Confindustria Umberto Riso, di Camera di Commercio, Gianluigi Attanasio, dei costruttori Giulio Musso. Anche perché la posta in gioco è altissima perché si tratta di opere per le quali: «Non devono esistere incognite sulla costruzione – ha spiegato Pessina – né incertezze sui tempi di realizzazione, al costo di cambiare tutte le metodologie di approccio ai progetti e ai lavori fis-

sando subito centri di responsabilità che saranno chiamati a rendere conto».

Su tutto, infine, aleggia un "fantasma" da sconfiggere, quello della siderurgia perché, secondo Pessina, un porto in affannosa ricerca di spazi non può più permettersi il lusso di ignorare un'area da un milione e 300 mila metri quadri incastonata al centro dello scalo. «Area che è stata sino a oggi un tabù – ha detto – della quale non si poteva parlare all'insegna di una presunta difesa di occupazione nel settore siderurgico, quando tutti sanno che il problema occupazionale potrebbe essere facilmente risolto rendendo l'area di Cornigliano il polmone produttivo del porto».

Una prima apertura è arrivata dal sindaco, Marco Bucci, che si è espresso a favore dell'utilizzo anche parziale, delle aree. Ma l'assemblea è stata, ovviamente, anche l'occasione per parlare del futuro della categoria. «Per decenni abbiamo vissuto di passato, subendo il declino di quella che è stata battezzata la città più vecchia d'Italia – ha concluso Pessina – ma la nostra categoria ha deciso di passare il testimone ai giovani che lavorano nelle nostre aziende dando vita a un vero e proprio think tank che da luglio inizierà a lavorare sul futuro».



### ◀ In assemblea

Nel fotoservizio di Fabio Bussalino alcuni momenti dell'assemblea degli agenti marittimi genovesi che si è svolta al palazzo della Borsa



▲ Il presidente di Assagenti Paolo Pessina (a sinistra)



# Una nuova autostrada fra Genova e Milano Raffaella Paita lancia i progetti per il futuro

Di

**Tiziana La Redazione**

-

13 Giugno 2022



Pessina e Rizzo

Genova, 13 giugno 2022 – Una nuova autostrada che colleghi Genova con Milano, una verifica tecnica accurata sul progetto della diga del porto, un collegamento efficiente di Genova alla rete ferroviaria ad alta velocità.

All'appello degli agenti marittimi genovesi, che, per voce del loro Presidente, Paolo Pessina, hanno chiesto oggi (in occasione della loro assemblea annuale) una concentrazione degli

sforzi su cinque opere strategiche per il rilancio del porto e della città, ha immediatamente risposto la Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita che, nell'indicare una traccia per il futuro parametrata sulle potenzialità di Genova quale hub centrale del Mediterraneo, ha preannunciato una discussione politica e parlamentare mirata al superamento del Codice degli appalti e all'applicazione del modello Genova (che ha consentito la ricostruzione a tempo di record del Ponte Morandi) non solo per l'emergenza ma per intervenire con efficienza su tutto il sistema infrastrutturale italiano.

Raffaella Paita ha parlato esplicitamente di fare del modello Genova la norma di riferimento, sottolineando come la progettazione a tre livelli abbia ormai segnato il passo e come il regime autorizzativo dei Ministeri si sia trasformato in una prassi di veti incrociati, ai quali si affianca la patologia dei ricorsi (con un meccanismo che sanziona le liti temerarie).

La Presidente della Commissione Trasporti ha anche parlato di un clima nuovo, conseguenza anche delle grandi crisi del Covid e della guerra in Ucraina, che ha indebolito la filosofia della decrescita felice così come quella del "mai nel mio giardino". "Un momento da sfruttare – ha detto intervenendo all'assemblea di Assagenti – per valorizzare la nuova centralità dell'Italia e di Genova, in particolare, nel Mediterraneo".

Parlando di un'intesa su questi temi con il Sindaco di Genova, Marco Bucci, ha anche lanciato l'idea di dare vita a Genova a una scuola della pubblica amministrazione, che crei le risorse professionali di domani, delinea un nuovo rapporto con la burocrazia e dia vita a un nuovo modello per le Istituzioni.

Una proposta questa che collima con la sfida lanciata dagli agenti marittimi: a luglio un grande meeting di tutti i giovani che lavorano in aziende connesse con il porto e la logistica, per dare vita a un think tank permanente incaricato di riprogettare il futuro di una città, che – come sottolineato dal Sindaco Bucci – per la prima volta può ragionare, grazie alla diga e ai nuovi collegamenti con il nord ovest, nell'ottica di nuovi spazi allargati che richiederanno una capacità di lavorare in parallelo sulla realizzazione di più opere infrastrutturali".

# Pessina (Assagenti): “A Genova vanno realizzate cinque opere fondamentali. Piuttosto ritardiamo le altre”

Paolo Pessina, presidente di Assagenti

Il presidente dell'associazione degli agenti marittimi genovesi: “Sarebbe necessario realizzare un sito con il conto alla rovescia all'apertura di queste infrastrutture, e se ci sono dei ritardi, venga spiegato con trasparenza il motivo”

ALBERTO QUARATI 13 GIUGNO 2022

- Facebook
- Twitter
- Email

Genova – Terzo valico, Nodo ferroviario, Gronda, sistema informatico del porto di Genova, nuova diga foranea: sono queste **le cinque opere indifferibili secondo il presidente di Assagenti**, all'assemblea dell'associazione che ha non a caso il titolo "Solo il possibile".

"Si tratta di infrastrutture - dice Pessina - che possono scongiurare il declino della città, che adesso è un treno in corsa ma rischia di deragliare: per questo si tratta di opere che devono essere portate a termine nei tempi previsti. Se ci sono ritardi, vanno indicati puntualmente i nomi dei responsabili di questi ritardi. E se c'è uno scostamento della spesa, piuttosto rallentiamo altre opere che potranno essere importanti, ma non sono di prima fascia come le cinque elencate. Penso sarebbe necessario realizzare un sito con il conto alla rovescia all'apertura di queste infrastrutture, e se ci sono dei ritardi, venga spiegato con trasparenza il perché" conclude Pessina.

## Agenti marittimi, prua sulle aree ex Ilva

PUBBLICITÀ

Intanto, lo shipping mette ufficialmente la prua sulle **aree ex Ilva di Cornigliano**, trainato dal sindaco di Genova, Marco Bucci. La provocazione arriva nel corso dell'assemblea di Assagenti: "Nessuno - dice Pessina - ha il coraggio di parlarne serenamente, tutti insieme. Nessuno osa parlare di quelle aree: apriamo una discussione serena. Quell'area potrebbe essere usata come Zona logistica semplificata, senza cercare altre oltre Appennino".

"Sì - risponde Bucci - ma non c'è nessun tabù. Secondo me oggi sull'ex Ilva ci sono 500 mila metri quadrati di aree disponibili, ma quando ho provato a chiederle mi hanno massacrato. **Ci sono interessi multipli**, è necessario provarci tutti assieme. Oggi su 1,5 milioni di metri quadrati lavorano 950 persone, in un'azienda di software lavora una persona ogni 20 mq, sulle banchine una ogni 400 mq. E' banale dire che lì ci sono aree inutilizzate".

# ECONOMIA & MARITTIMO

L'ASSEMBLEA DI ASSAGENTI

## Genova, il piano opere degli agenti L'ombra dei ricorsi sulla Diga

Pessina: «La crisi internazionale non rallenti la realizzazione delle infrastrutture strategiche»

Alberto Quarati / GENOVA

Quattro infrastrutture fisiche, una tecnologica: Terzo valico, Nodo ferroviario, Gronda autostradale, nuova Diga foranea e (meno altisonante, ma fondamentale per chi lavora con le banchine) nuovo sistema informatico portuale.

Sono questi gli interventi prioritari su Genova che, secondo Paolo Pessina, presidente di Assagenti - l'associazione degli agenti marittimi genovesi ieri riuniti in un'assemblea dal titolo "Solo il possibile" - devono essere realizzati nei tempi previsti, non un giorno in più, per evitare di consegnare città e porto al declino. «Se aggiunge Pessina - per effetto della crisi delle materie prime si dovessero manifestare rincari sensibili, non rallentiamo queste opere di prima fascia, ma piuttosto le altre previste: che sono sicuramente importanti, ma non hanno il carattere prioritario delle cinque elencate. A Genova - aggiunge provocatoriamente a margine dell'assemblea - il tema della congestione portuale globale si sente relativamente. Se avessimo decine di navi alla fonda in attesa di entrare, sarebbe la misura di un porto di tutt'altra rilevanza».

L'aspirazione di vedere le cinque opere ultimate almeno entro le ultime date annunciate (Terzo valico 2026, Nodo 2024, Gronda i cantieri a settembre come ribadito ieri mattina dalla viceministro Teresa Bellanova, Diga 2027, E-Port l'anno prossimo) si scontra in



PAOLO PESSINA  
PRESIDENTE  
DI ASSAGENTI

«Per la città servono Terzo valico, Nodo, Gronda, Diga e porto digitale: piuttosto ritardiamo altri progetti»

effetti con una realtà complessa, e il richiamo di Pessina sui costi non è casuale: i costruttori infatti sono già sul piede di guerra, come ricorda Giulio Musso, presidente di Ance Genova, che rivela come la numero uno nazionale degli edili, Federica Brancaccio, abbia scritto una lettera all'Autorità di sistema portuale di Genova, in cui si chiede l'aggiornamento dell'appalto proprio per la nuova Diga (900 milioni di lavoro) sulla base del prezzario previsto dal decreto Aiuti, che prevede rialzi fino al 20%. In caso contrario, avverte Musso, potrebbero scattare i ricorsi al



La nuova Diga di Genova: i lavori devono essere aggiudicati a luglio

### LA SERRALLE

**Paita: «Nuova autostrada tra la Liguria e Milano»**

Una nuova autostrada Genova-Milano, un collegamento efficiente all'alta velocità ferroviaria per raggiungere Roma, ma anche una verifica tecnica sul progetto della Diga. Così la presidente della commissione Trasporti alla Camera, Raffaella Paita, all'assemblea di Assagenti. Paita ha anche lanciato l'idea di una scuola della pubblica amministrazione nel capoluogo ligure, ispirata al modello Genova.

### PALAZZO DEL PRINCIPE

**A luglio torna il Dinner del gruppo Giovani**

Il gruppo Giovani di Assagenti organizzerà il 7 luglio un Dinner «per incoraggiare lo spirito associativo». Lo ha annunciato alla fine dell'assemblea degli agenti marittimi il presidente del gruppo Giovani, Gian Alberto Cerruti. L'incontro sarà a Genova, al Palazzo del Principe. L'obiettivo è dare vita a un vero e proprio think tank per lavorare sui temi legati al futuro del porto.

Tar. E Luigi Merlo, presidente di Federlogistica (ma anche responsabile relazioni istituzionali di Msc), dal palco sottolinea la necessità di prendere qualche giorno «sull'analisi tecnica» della Diga, anche alla luce delle recenti perplessità espresse da alcuni tecnici del settore: «Non significa prendere tempo - precisa -. Ma la Diga ha caratteristiche e dimensioni uniche: ho sentito degli esperti che hanno espresso alcune perplessità, e io personalmente ho parlato con dei tecnici con alcune osservazioni sul basamento. Vale la pena, se ci sono le tempistiche, prendere 15-20 giorni per vedere se sia necessario correggere il tiro».

Pessina rilancia anche la proposta della riduzione delle aree oggi nella disponibilità dell'ex Ilva (1,3 milioni di metri quadrati), per renderla Zona logistica semplificata, polmone produttivo del porto. Proposta accolta da Marco Bucci, sindaco di Genova, che quantifica in 500 mila metri quadrati le aree trasferibili dalla siderurgia ai trasporti: «Nessun tabù, ma quando ho provato a chiedere quelle aree mi hanno massacrato. Bisogna provarci tutti assieme - dice Bucci. Oggi su 1,3 milioni di metri quadrati lavorano 950 persone, in un'azienda di software lavora una persona ogni 20 metri quadrati, in banchina una ogni 400». Bucci ha anche rilanciato il progetto di scalo eco-sostenibile riportando un progetto dell'Adsp che stima in 140 megawatt il fabbisogno di energia dello scalo. —

VIA A UN FORUM AUTONOMO



Carlos Tavares

## «Più mobilità sostenibile»: e Stellantis lascia l'Accea

Accea addio. Stellantis lascia l'Associazione dei costruttori automobilistici europei e crea un proprio forum annuale aperto, per riunire un gruppo eterogeneo di esperti in grado di affrontare e risolvere i problemi della mobilità sostenibile alla luce dei cambiamenti in atto per far fronte al riscaldamento globale.

Il gruppo assicura che il divorzio non ha implicazioni polemiche nei confronti dell'associazione che Fiat e Peugeot-Citroen hanno contribuito a fondare. Ma la decisione rimane clamorosa e ricorda l'uscita di Fca da Confindustria voluta anni fa da Sergio Marchionne.

La nuova iniziativa si chiamerà Freedom of Mobility Forum e inviterà le parti interessate a condividere e a confrontarsi con un approccio a 360 gradi basato sui fatti, e a sostenere Stellantis nella transizione dall'attività di lobbying a un'interazione più diretta con i cittadini e il contesto in cui si muove.

Del resto il presidente John Elkann e l'amministratore delegato Carlos Tavares, sin dalla nascita di Stellantis hanno posto l'accento sul fatto di essere alla guida non tanto di un costruttore di auto, quanto di una tech company per la mobilità sostenibile. Un cambio di passo evidente rispetto agli altri produttori. Prova ne sono stati i numerosi accordi con partner tecnologici, ma anche con istituzioni pubbliche e imprese di altri settori, stipulati negli ultimi diciotto mesi. E nel momento in cui l'Unione europea ha deciso di accelerare sul fronte del superamento dei motori termici, l'approccio è apparso diverso rispetto agli altri costruttori ed all'associazione che li rappresenta. In poche parole: non puoi rimanere legato a un'associazione che ha inevitabilmente un altro tipo di visione. In Stellantis sostengono di avere un altro approccio e un'altra filosofia rispetto alla mobilità del futuro. Quindi, meglio dividere le proprie strade e partire dalla fine dell'anno. —

**COMUNE DI GENOVA**  
STAZIONE UNICA APPALTANTE  
smart.comune.genova.it  
PEC: [acquisticomune@postecert.it](mailto:acquisticomune@postecert.it)  
AVVISO D'APPALTO AGGIUDICATO

Si rende noto che il Comune di Genova, mediante procedura aperta telematica, ha assegnato la fornitura di prodotti per l'igiene di bambini e alunni disabili. L'avviso di appalto aggiudicato è scaricabile dai siti [smart.comune.genova.it](http://smart.comune.genova.it) e [appalti.regione.liguria.it](http://appalti.regione.liguria.it).

Il Dirigente  
Dot.ssa Angela Ilija Gaggero

IN ITALIA - Infratel Italia SpA - AVVISO DI AGGIUDICAZIONE

PROCEDURA APERTA EX ART. 28 E 49 DEL D.LGS. N. 50/2016 E S.M.I. PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI CONNETTIVITÀ A BANDA ULTRALARGA PER SOLO PER IL TERRITORIO DEL TERRITORIO ITALIANO COMPRESA LA FORNITURA E L'OPERA DELLA RETE DI ACCESSO E SERVIZI DI GESTIONE E MANUTENZIONE. NUMERO GARA: 84247716/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100.

IN ITALIA - Infratel Italia SpA - AVVISO DI AGGIUDICAZIONE

PROCEDURA APERTA EX ART. 28 E 49 DEL D.LGS. N. 50/2016 E S.M.I. PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI CONNETTIVITÀ A BANDA ULTRALARGA PER SOLO PER IL TERRITORIO ITALIANO COMPRESA LA FORNITURA E L'OPERA DELLA RETE DI ACCESSO E SERVIZI DI GESTIONE E MANUTENZIONE. NUMERO GARA: 84247716/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100.

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

**amc**

A. Manzoni & C. S.p.A.  
Via Nervesa, 21 - 20139 Milano  
Tel. 02 574 941

Filiale di Genova  
Piazza Piccapietra, 21 - 16121 Genova  
Tel. 010 5388200 - Fax 010 5388298

IL SECOLO XIX

**COMUNICATO SINDACALE**

Care lettrici e cari lettori, i giornalisti del Secolo XIX sono in stato di agitazione dal 25 maggio scorso e hanno affidato al Comitato di redazione - con voto unanime da parte dell'assemblea - un pacchetto di due giorni di sciopero. Il motivo? I giornalisti, attraverso il Cdr, chiedono la sostituzione di colleghi usciti dall'azienda e non ancora sostituiti.

Chiedono, inoltre, l'aumento dei compensi per corrispondenti e collaboratori i cui articoli sul web talora vengono pagati non più di 3 euro lordi ciascuno. I giornalisti del Secolo XIX pretendono poi il rispetto del contratto e dell'orario di lavoro che viene quotidianamente e sistematicamente violato. Nonostante questo, sia sul giornale cartaceo che online, anche in queste ore successive all'ultima tornata elettorale i giornalisti del Secolo XIX han-

no deciso di non fare venire meno l'appuntamento dei propri lettori con l'informazione proprio in un momento in cui prosegue una difficile trattativa sindacale che vede coinvolti il Comitato di redazione da una parte e l'Azienda dall'altra. Trattativa in cui giornalisti, ancora una volta, cercano di difendere e salvaguardare gli oltre 130 anni di storia di un giornale che da più di un secolo è la voce di Genova e della Liguria nonostante dal 2013 la redazione debba fare i conti con pesanti decurtazioni dello stipendio dovute, principalmente, a contratti di solidarietà e cassa integrazione.

La redazione del Secolo XIX, per cui il quotidiano continua ad essere un'opera dell'ingegno collettivo, chiede rispetto per il proprio lavoro, per la storia di questa testata ma soprattutto per i proletrati.

## Il porto di Genova non è congestionato, “e forse non è una buona notizia” secondo Pessina

Il Presidente di Assagenti fa il punto sulle dinamiche del mercato globale e sull’impatto che la ‘disruption’ logistica sta avendo sotto la Lanterna



di Francesco Bottino

Genova - Il porto di Genova, per ora, è al riparo da problemi di congestione, e questa potrebbe non essere una buona notizia.

Il Presidente di Assagenti Paolo Pessina, facendo il punto con *Ship2Shore* riguardo l’attuale situazione dei traffici marittimi a livello globale a margine dell’assemblea dell’associazione, utilizza un paradosso per rendere l’idea di come lo scalo della Lanterna abbia una posizione ancora periferica rispetto alle grandi direttrici di traffico globale, e per ribadire come una promozione tra i big possa avvenire solo a fronte della realizzazione di quelle grandi opere **su cui si sono concentranti i lavori dell’evento genovese**.

“L’indice mondiale di congestione dei porti sta continuando a crescere (+7,5% lo scorso aprile), in ragione soprattutto del lockdown che ha bloccato il porto di Shanghai, anche se è un problema che qua a Genova non vediamo direttamente” ha spiegato Pessina.

“Quando leggiamo queste notizie spesso ci aspettiamo di trovare, la mattina dopo, un gran numero di navi in rada in attesa di entrare nel nostro porto, come accade per gli scali del Far East. Ma in realtà questo non succede, e ciò dovrebbe farci comprendere meglio la dimensione di Genova come hub marittimo globale, dimensione che è ancora relativa rispetto ai principali competitor globali”.

Ma proprio per questo – secondo il Presidente di Assagenti – “è fondamentale realizzare gli investimenti che sono previsti e che sono in fase di attuazione: è ciò che ci consentirà di fare quel salto di qualità che ci potrebbe portare, lo dico come paradosso, ad avere 10 o 20 navi in rada in attesa di essere scaricate”.

Il fatto che a Genova non esista, ad oggi, un problema di congestione, non significa tuttavia che non si stia avvertendo l’impatto della *disruption* logistica globale: “Con le schedule delle navi che saltano o vengono modificate, spesso i terminal si trovano a dover gestire anche 3 unità in contemporanea andando in difficoltà. E in questo modo si generano ritardi e rallentamenti nel flusso di contenitori in entrata e in uscita dal porto”.

A questo si aggiunge una forte carenza di box vuoti: “Si tratta di una condizione di cui l’Italia, caratterizzata da una spiccata vocazione all’export, soffre in maniera cronica, e che ora risulta particolarmente aggravata dal fatto che la maggior parte dell’equipment si trova bloccato nei porti asiatici”.

Vero è che le compagnie – ha ricordato Pessina – negli ultimi 2 anni hanno investito molto per ordinare nuovi container, “ma d’altra parte tutti i produttori si trovano in Cina, e quindi anche per le unità nuove faticano a raggiungere il mercato europeo”.

# Infrastrutture portuali: Assagenti ‘batte’ il tempo al Governo

**Durante l’assemblea dell’associazione focus sulle grandi opere essenziali per il rilancio dello scalo genovese. Pessina chiede aree a Cornigliano per la logistica, e Bucci si dice d’accordo**



di Francesco Bottino

**Genova** - Ci sono 5 opere fondamentali per il porto di Genova, che devono essere realizzate nei tempi stabiliti. E il compito degli imprenditori e delle loro associazioni deve essere proprio quello di vigilare sul loro stato di avanzamento, denunciando con forza opposizioni più o meno palesi e ostacoli che ne possano rallentare lo sviluppo.

Di questo è convinto Paolo Pessina, Presidente di Assagenti, l’associazione dei broker e agenti marittimi genovesi che si è riunita in assemblea sotto la Lanterna per ribadire un punto fermo: “Nel PNRR sono previsti decine di progetti infrastrutturali, non tutti effettivamente realizzabili, ma sulle 5 opere che sono essenziali per il nostro scalo, la cui rilevanza non è solo locale ma nazionale, non ci possono essere dubbi o tentennamenti”.

Si tratta della nuova diga del porto (oltre un miliardo di spesa e consegna prevista nel 2027); del Terzo Valico ferroviario fra Genova e Milano, consegna 2026 a 114 anni dal primo progetto; del Nodo ferroviario di Genova, consegna 2024; della Gronda autostradale di ponente, inizio lavori 2023 e 10 anni per il completamento; e dell'E-Port, ovvero il sistema di gestione digitale di tutti i servizi e dell'organizzazione portuale (2023).

Su questo, second Pessina, la società civile e gli imprenditori hanno il dovere di 'battere' il tempo al Governo e alle istituzioni, per fare in modo di arrivare fino all'agognata meta, che è poi l'infrastrutturazione di uno scalo in grado, se debitamente equipaggiato, di competere con i big della portualità nordeuropea. "Servirebbe internet un sito con 5 contatori, uno per ognuna di queste opere, in cui scandire il tempo rimanente per la realizzazione, e dove denunciare ostacoli e ritardi, da qualunque ragione siano causati. Dobbiamo pretendere il rispetto dei tempi".

Per il Presidente di Assagenti questa è la priorità che la comunità economica cittadina deve perseguire: "Io sono ottimista per natura, ma non dimentichiamo che già oggi siamo indietro di circa 6 mesi per quanto riguarda l'implementazione del PNRR". Tempistica che rischia di dilatarsi ulteriormente – nonostante le rassicurazioni del Viceministro Teresa Bellanova, intervenuta all'assemblea con un videomessaggio ed elogiata poi dal Presidente di Federlogistica Luigi Merlo, in contrapposizione ad un ministro, Enrico Giovannini, troppo distratto rispetto alle istanze del mondo delle portualità e delle logistiche – a causa di un male atavico che colpisce l'Italia, la lentezza di una macchina burocratica elefantiaca che grava su una situazione caratterizzata, almeno per ciò che concerne questo settore, da una scarsa capacità di programmazione politica.

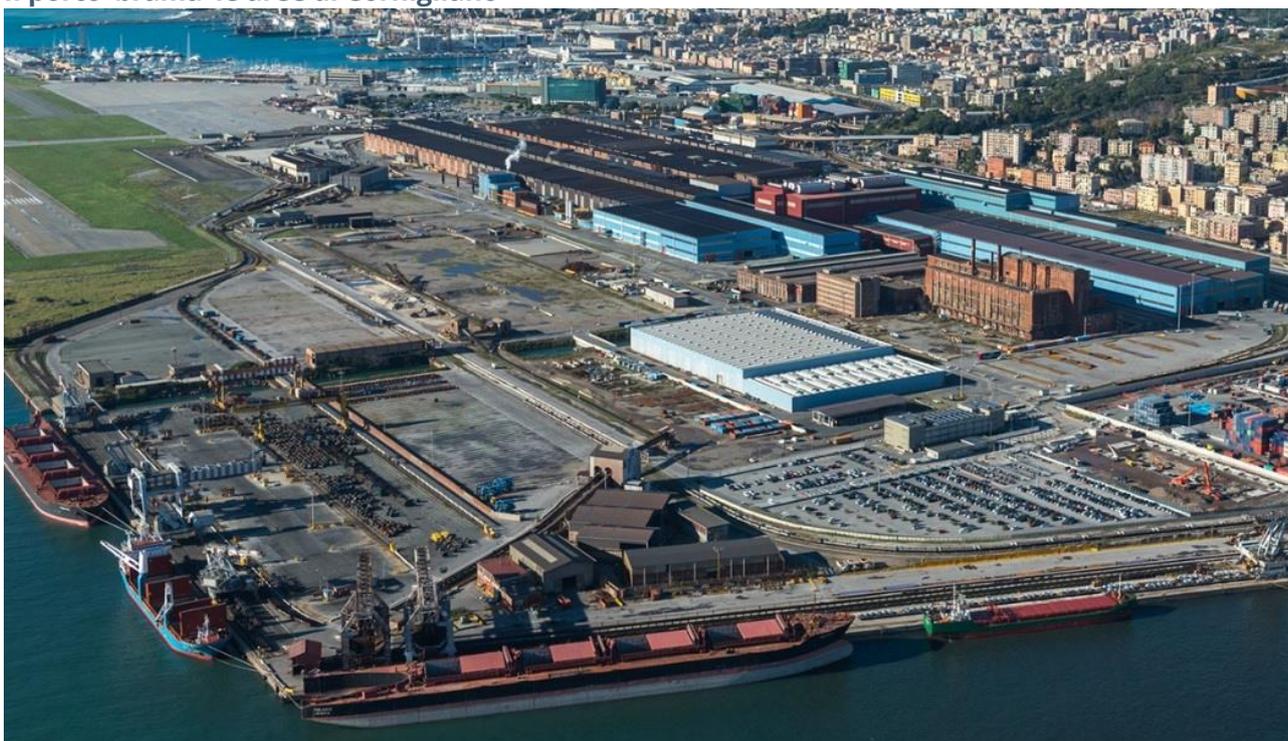
"Pensiamo alla Diga di Genova e alla Gronda di Ponente. Per realizzare la prima opera saranno fondamentale i materiali di risulta originati dagli scavi della seconda, che altrimenti peraltro non sapremmo dove mettere. È evidente quanto i due interventi siano strettamente interconnessi tra loro, una situazione che andrebbe sfruttata al massimo con una regia politica e tecnica". Una gestione strategica che Merlo fatica a riscontrare al momento.

Si tratta certamente di una questione di volontà politica, ma anche di strumenti normativi non sempre efficaci, tema su cui è intervenuta in collegamento da remoto l'Onorevole Raffaella Paita, Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, che ha argomentato: "Il cosiddetto 'modello Genova', per la ricostruzione di Ponte Morandi, ha funzionato. Perché dobbiamo limitare questo tipo di strumenti a situazioni emergenziali? Perché – si è chiesta ancora la rappresentante del Partito Democratico – non possiamo pensare di estendere quel tipo di approccio, pur con gli aggiustamenti che si dovessero rendere necessari, quantomeno alle opere che fanno parte di una programmazione nazionale condivisa?"

E che tra quelli necessarie ci siano i 5 interventi identificati da Pessina per consentire a Genova di "superare gli attuali bizantinismi burocratici nazionali e competere con Rotterdam e Anversa" – per usare le parole del Presidente della Camera di Commercio Luigi Attanasio – ne è convinto anche il Presidente di Federagenti Alessandro Santi, arrivato nel capoluogo ligure per ribadire come "l'attuale dinamica internazionale, che può far intravedere un rallentamento della globalizzazione e anche un possibile fenomeno di reshoring" non ci debba spingere verso l'insano proposito di ridimensionare la

nostra proiezione logistica e portuale, anzi: “Dobbiamo continuare a spingere per fare sì che il Paese si doti di un’infrastruttura in grado di attrarre e gestire i traffici del futuro. Secondo le stime la movimentazione di contenitori continuerà a crescere nei prossimi anni, e se vogliamo che i nostri porti, e quello di Genova in particolare, non costituiscano un collo di bottiglia, dobbiamo intervenire per migliorarne l’accessibilità nautica e quella terrestre. Obiettivi che possono essere perseguiti realizzando le 5 opere fondamentali individuate in questa sede”.

### Il porto 'brama' le aree di Cornigliano



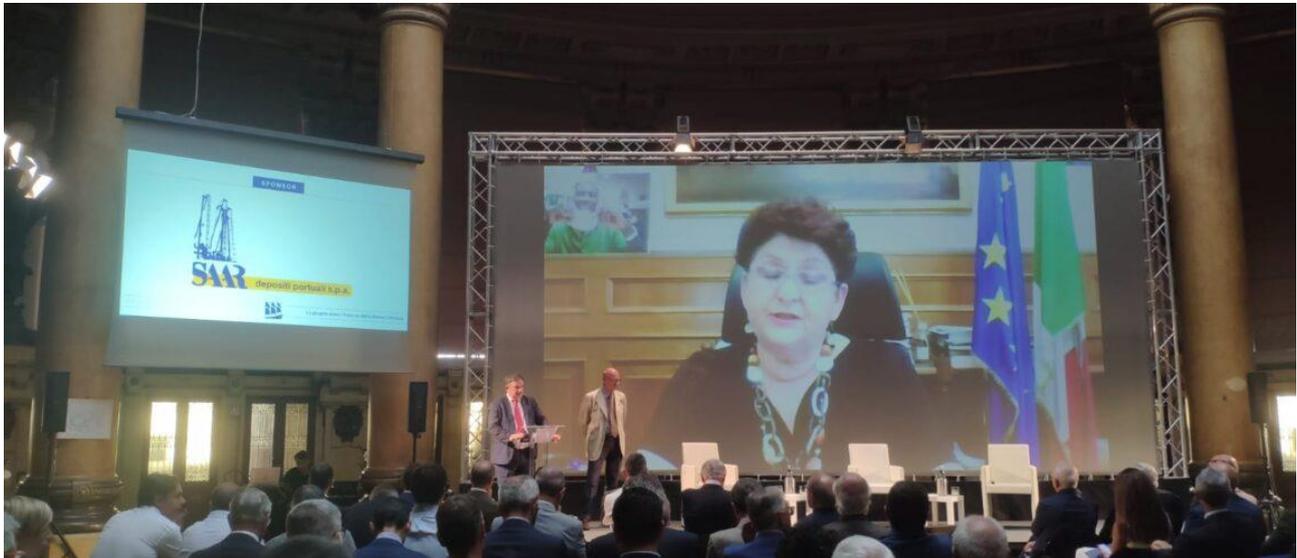
Durante i lavori dell’assemblea, a cui hanno reso parte – tra gli altri – anche il Presidente di ANCE Genova Giulio Musso, il Presidente di Confindustria Genova Umberto Riso e il Segretario Generale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza – l’attenzione è rimasta concentrata sul porto di Genova, sulle prospettive che gli interventi infrastrutturali in programma potrebbero garantire, ma anche sulla necessità di utilizzare al meglio tutti gli spazi disponibili. Ed è in quest’ottica che Pessina ha voluto riferirsi apertamente ad una tematica secondo lui troppo spesso volutamente ignorata, ovvero l’area siderurgica di Cornigliano, “che fino ad oggi è stata un fantasma della vita economica genovese ed è stata anche il convitato di pietra di qualsiasi dibattito politico”. Secondo il Presidente di Assagenti, infatti, un porto in affannosa ricerca di spazi per attività di movimentazione delle merci e di logistica non può più permettersi il lusso di ignorare un’area (ex Italsider) da un milione e 300 mila metri quadri incastonata al centro dello scalo marittimo. “Area – ha sottolineato Pessina – che è stata sino a oggi un taboo e della quale non si poteva parlare all’insegna di una presunta difesa di occupazione nel settore siderurgico, “quando tutti sanno che il problema

occupazionale potrebbe essere facilmente risolto, rendendo l'area di Cornigliano il polmone produttivo del porto".

Un messaggio lanciato direttamente al Sindaco di Genova (in procinto di essere riconfermato per un secondo mandato proprio mentre scriviamo; *ndr*) Marco Bucci, che come sua consuetudine non si è tirato indietro, ma anzi si è apertamente dichiarato a favore della riconversione ad attività portuali di almeno una parte delle aree in questione (500.000 metri quadrati), invocando su questo tema, come su tutti quelli che riguardano lo sviluppo delle infrastrutture cittadine "un'alleanza forte fra istituzioni e imprese".

# Assemblea di Assagenti, Bellanova: “Da Genova passa il futuro del Paese”

13 giugno 2022 - Giovanni Roberti



**”Porto e città come un unico organismo capace di programmare un futuro caratterizzato da un adeguato sviluppo infrastrutturale”**

Genova – “Nuova diga foranea, nodo Ferroviario, Terzo Valico, Gronda autostradale di Ponente, digitalizzazione del porto: da qui passa un pezzo del futuro non solo di Genova, o della Liguria, o del Nord-Ovest, ma dell’intero Paese. Opere la cui realizzazione impone iter lineari, tempi veloci, un nuovo nesso progettazione-realizzazione, un attento monitoraggio, una verifica precisa dei risultati attesi e della valutazione ex ante dell’indice di coerenza”.

Lo ha detto la viceministra delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili **Teresa Bellanova** nel suo intervento all’Assemblea Pubblica di Assagenti sul tema *”Obiettivo: solo il possibile”*.

”Porto e città”, ha detto **Bellanova**, ”come un unico organismo capace di programmare un futuro caratterizzato da un adeguato sviluppo infrastrutturale per ulteriore valore territoriale, connettendo asset economici e mercati globali. Perché il Porto non è solo il luogo dove si trasferiscono merci ma dove le aziende trovano l’opportunità di lavorare e trasformare i prodotti, con evidente vantaggio del benessere occupazionale e sociale dei territori e delle zone economiche speciali di riferimento. E qui i processi di digitalizzazione giocano un ruolo straordinario”.

“Una dinamica – ha aggiunto Bellanova – che vede Genova in prima linea, con l’avvio nei giorni scorsi della fase di collaudo del processo telematico per la completa abolizione della carta ai varchi portuali, per un risparmio dei tempi e l’incremento complessivo del gradiente di sicurezza. Un traguardo importante, frutto di un lavoro di squadra dell’intero cluster portuale al Tavolo tecnico costituito

dall'AdSP. Come lo è il Manifesto Doganale delle merci in arrivo, a conclusione della sperimentazione partita dal Porto di Napoli. Anche qui un decisivo passo in avanti verso la definitiva digitalizzazione del porto attraverso l'integrazione tra i vari sistemi di gestione. Perché di questo c'è bisogno **se vogliamo essere competitivi con i porti del Nord Europa, di uno snellimento senza precedenti della burocrazia**".

# Una nuova autostrada fra Genova e Milano, Raffaella Paita lancia i progetti per il futuro

13 giugno 2022 - Redazione



**Così la Presidente della Commissione Trasporti della Camera in occasione dell'assemblea di Assagenti**

Genova – **Una nuova autostrada che colleghi Genova con Milano**, una verifica tecnica accurata sul progetto della diga del porto, un collegamento efficiente di Genova alla rete ferroviaria ad alta velocità.

**All'appello degli agenti marittimi genovesi ha immediatamente risposto la Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita** che, nell'indicare una traccia per il futuro parametrata sulle potenzialità di Genova quale hub centrale del Mediterraneo, ha preannunciato una discussione politica e parlamentare mirata al superamento del Codice degli appalti e all'applicazione del modello Genova (che ha consentito la ricostruzione a tempo di record del Ponte Morandi) non solo per l'emergenza ma per intervenire con efficienza su tutto il sistema infrastrutturale italiano.

**Paita ha parlato esplicitamente di fare del modello Genova la norma di riferimento, sottolineando come la progettazione a tre livelli abbia ormai segnato il passo** e come il regime autorizzativo dei Ministeri si sia

trasformato in una prassi di veti incrociati, ai quali si affianca la patologia dei ricorsi (con un meccanismo che sanziona le liti temerarie).

**La Presidente della Commissione Trasporti ha anche parlato di un clima nuovo, conseguenza anche delle grandi crisi del Covid e della guerra in Ucraina**, che ha indebolito la filosofia della decrescita felice così come quella del “mai nel mio giardino”. “Un momento da sfruttare – ha detto intervenendo all’assemblea di Assagenti – per valorizzare la nuova centralità dell’Italia e di Genova, in particolare, nel Mediterraneo”.

# Assemblea di Assagenti, Pessina: “Dare fiducia ai giovani per fare ripartire Genova”

13 giugno 2022 - Giovanni Roberti



**“Per decenni abbiamo vissuto di passato, subendo il declino di quella che è stata battezzata la città più vecchia d’Italia”**

Genova – “La nostra città ha tutte le precondizioni e le possibilità per diventare la chiave di rilancio dell’economia italiana, ma ciò può accadere a condizione che le opere programmate, sia quelle a mare (la nuova avveniristica diga su fondali di 58 metri), sia quelle a terra (i collegamenti ferroviari e autostradali con Milano, che **collocherebbero il più importante porto del Mediterraneo a meno di 50 minuti di distanza** dalla capitale italiana del business e dalla sua vasta area produttiva), diventino da oggi oggetto di un vero e proprio *patto di sangue*”.

Lo ha detto il presidente di Assagenti Genova, Paolo Pessina, in occasione dell’assemblea dell’associazione. “Opere – sostiene il leader degli agenti marittimi – per le quali non devono esistere incognite sulla costruzione, né tantomeno incertezze sui tempi della loro realizzazione, al costo di cambiare tutte le metodologie di approccio ai progetti e ai lavori e da **fissare subito centri di responsabilità che saranno chiamati a rendere conto di queste opere**”.

Secondo il presidente degli agenti marittimi di Genova, l’Italia sta subendo una vera e propria ubriacatura di nuove opere, con progetti che non saranno mai varati e infrastrutture che non potranno essere attuate. Ma per cinque opere, destinate a fare del porto di Genova il principale polo logistico del Paese e della città di Genova un esempio unico di città porto interconnessa anche telematicamente con il suo mercato di riferimento, non possono esistere giustificazioni, né fallimenti.

Si tratta della nuova diga foranea (oltre un miliardo di spesa e consegna nel 2027); del **Terzo Valico ferroviario fra Genova e Milano**, consegna 2026 a 114 anni

dal primo progetto; del Nodo ferroviario di Genova, consegna 2024; della Gronda autostradale di ponente, inizio lavori 2023 e 10 anni per il completamento; e dell'E-Port ovvero digitalizzazione di tutti i servizi e l'organizzazione portuale: 2023. Pessina affronta quindi la questione dell'area siderurgica di Cornigliano che è un fantasma della vita economica genovese e sino a oggi è stato anche il convidato di pietra di qualsiasi dibattito politico.

Secondo Pessina, un porto in affannosa ricerca di spazi per attività di movimentazione delle merci e di logistica non può più permettersi il lusso di ignorare un'area (ex Italsider) da un milione e 300 mila metri quadri incastonata al centro dello scalo marittimo. Area, sottolinea Pessina, che è stata sino a oggi un taboo e della quale non si poteva parlare all'insegna di una presunta difesa di occupazione nel settore siderurgico, "quando tutti sanno – dice- che il problema occupazionale potrebbe essere facilmente risolto, rendendo l'area di Cornigliano il polmone produttivo del porto".

"Per decenni – chiude Pessina – abbiamo vissuto di passato, subendo il declino di quella che è stata battezzata la città più vecchia d'Italia. La nostra categoria ha deciso di passare il testimone ai giovani che lavorano nelle nostre aziende dando vita a un vero e proprio think tank che da luglio **inizierà a lavorare sul futuro. E nel futuro ci sono prima di tutto le infrastrutture che abbiamo indicato**".

# Nuova diga di Genova: Ance e Merlo frenano e chiedono aggiornamenti

Il vertice locale dei costruttori minaccia un ricorso al Tar se l'appalto non sarà aggiornato agli ultimi prezzari mentre il presidente di Federlogistica (e vertice di Msc in Italia) chiede di ascoltare le osservazioni sollevate dai tecnici

DI NICOLA CAPUZZO

13 GIUGNO 2022

[STAMPA](#)



**Genova** – “Secondo me dobbiamo dedicare ancora qualche giorno all’analisi tecnica del basamento e della lunghezza della nuova diga di Genova per poi potere partire bene”. A pronunciare queste parole, in occasione dell’assemblea di Assagenti appena andata in scena a Genova è stato Luigi Merlo, intervenuto in qualità di presidente di Federlogistica anche se non si può trascurare il fatto che lo stesso è anche direttore delle relazioni istituzionali in Italia del Gruppo Msc, il primo beneficiario ([come Terminal Bettolo](#)) di questa nuova infrastruttura portuale del valore di oltre 1 miliardo di euro e per la quale la port authority di Genova ha appena avviato la [procedura che entro fine luglio dovrebbe portare all’aggiudicazione dei lavori](#).

A margine dell’assemblea a SHIPPING ITALY Merlo ha aggiunto: “Ci sono osservazioni che vengono da diversi tecnici, specialisti e progettisti che anch’io ho sentito e che hanno mosso alcune preoccupazioni rispetto alla complessità di questa opera che sarebbe unica per lunghezza e complessità. Se così fosse credo che una pausa di verifica, se le procedure lo consentono (non so a che punto sia lo stato dell’attuazione), secondo me sarebbe utile per fare qualche approfondimento. Perché se si avviasse il progetto e poi si bloccasse bisognerebbe evitare di avere un nuovo Mose. Essendo una delle principali

opere marittime, forse la più importante costruita in Italia, credo che questo tipo di riflessione da chi è competente debba essere ascoltata”. Fino ad oggi le critiche tecniche più puntuali al progetto sono arrivate [dal direttore tecnico dell'opera Piero Silva](#) e [dal consulente Guido Barbazza di IxMachina](#).

Sempre Merlo ha inoltre ricordato come i lavori della gronda autostradale di Ponente siano strettamente correlati a quelli della diga perchè “lo smarino degli scavi dovrà essere utilizzato per i basamenti della nuova diga e per il rimpimento dei cassoni. Senza il materiale della gronda servirebbe reperire quantitativi enormi di materiali”.

Ma non è stato solo Luigi Merlo a richiedere approfondimenti e aggiornamenti alla procedura che ha visto il Commissario straordinario Paolo Emilio Signorini approvare in via definitiva il progetto di fattibilità tecnica economica della nuova diga foranea e trasmettere (è avvenuto a inizio giugno) le lettere di invito per presentare offerte per l'appalto integrato complesso per la realizzazione della fase 1 dell'opera (30 giorni per la presentazione delle proposte a cui seguirà la fase di negoziazione con l'aggiudicazione entro il mese di luglio secondo i piani dell'Autorità di sistema portuale genovese).

“Abbiamo appena inviato alla port authority una lettera, a firma della neopresidente di Ance Federica Brancaccio, nella quale chiediamo che l'appalto da 920 milioni venga aggiornato con quanto previsto dal 'decreto aiuti' (che impone alle stazioni appaltanti di procedere subito con rialzi fino al 20%) ma anche con venga applicato l'ultimo prezzario (di luglio prossimo, ndr)” ha affermato Giulio Musso, presidente di Ance Genova, chiedendo una risposta su questo al segretario generale della port authority Paolo Piacenza. Il quale ha replicato informando che all'appalto “è stato già applicato il prezzario 2022”, il quale però “riporta – controbatte Musso – i valori aggiornati al 31 dicembre 2021 e non tiene conto dei rincari che si sono registrati in quest'ultimi mesi”. All'orizzonte, ha preannunciato il presidente di Ance Genova, potrebbe esserci un ricorso al Tar “come già avvenuto recentemente nel Lazio con conseguente ritiro del bando” (il riferimento è [all'istanza cautelare presentata da Ance e da vari costruttori sul bando da 43 milioni per i lavori al porto di Fiumicino](#)).

Ma non ci sono solo questioni economiche da risolvere. Nella lettera indirizzata a Palazzo San Giorgio dai costruttori sono criticate anche alcune lavorazioni per le quali si prevedono economie di scala ma non viene debitamente considerata la condizione di lavoro in mare aperto, non viene riconosciuto economicamente lo sforzo in termini di produttività necessario per garantire, come richiesto, una contrazione dei tempi di 1 anno, così come non viene considerata la possibilità di riutilizzare per i riempimenti dei cassoni che comporranno la nuova diga i materiali risultanti dalla demolizione della diga attuale.

Critiche, perplessità e minaccio di ricorsi alla giustizia amministrativa che mal si conciliano con il cronoprogramma dell'Autorità di sistema portuale che vorrebbe arrivare a un'aggiudicazione dei lavori entro fine luglio e un avvio dei cantieri a gennaio prossimo.

# Pessina (Assagenti): “Realismo e trasparenza sulle opere prioritarie per lo shipping genovese”

Cinque sono gli interventi citati nella breve relazione: Terzo valico, nuova diga, nodo ferroviario genovese, gronda di Ponente, e Port Community System

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

13 GIUGNO 2022

[STAMPA](#)



**Genova** – “Quali opere e in quali tempi saranno indispensabili e soprattutto disponibili per assicurare al porto di Genova il salto di qualità che attendiamo da anni?”. È attorno a questo interrogativo che il presidente dell’Associazione genovese degli agenti e mediatori marittimi, Paolo Pessina, ha incentrato l’assemblea 2022 di Assagenti.

“Scorrendo il Pnrr abbiamo trovato interventi, spesso molto onerosi e di lunga e difficile realizzazione, ma dai quali difficilmente si può pensare dipenda il destino prossimo del nostro porto, dell’economia ligure, e di quella dell’intero nord ovest italiano” ha detto Pessina, motivando così la sua scelta di puntare invece su un’assemblea che voleva “focalizzare l’attenzione su ciò che è necessario, su ciò che è possibile, con l’obiettivo di concentrare gli interventi e i finanziamenti sulle opere vitali per il futuro immediato”. Secondo il presidente degli agenti e mediatori marittimi genovesi la categoria deve “pretendere il rispetto dei tempi almeno per la realizzazione di quelle cinque opere di prima fascia dalle quali dipende non solo il destino del porto ma anche la ricostruzione di quello

schema virtuoso di città-porto che in anni ormai lontani decretò il successo unico e irripetibile di Genova”.

La breve introduzione di Pessina era propedeutica alla richiesta di tempi e risposte certe sulle seguenti cinque opere: Terzo Valico ferroviario dei Giovi, il nodo ferroviario di Genova che permetterà di fatto la connessione fra il Terzo Valico e le direttrici portuali, la Gronda autostradale di Ponente, l’informatizzazione del porto (“opera che non prevede scavi o viadotti”) e infine la nuova diga del porto. Su quest’ultima in particolare è stata chiesta “trasparenza” ma anche “realismo”. “Dobbiamo sapere con certezza in quanto tempo l’opera potrà essere realizzata, dobbiamo ottenere certezza sulla sua fattibilità. In una parola, che vale per tutte e cinque le opere chiave, valgono alcune considerazioni: non ci possiamo permettere il lusso di sbagliare” ha sottolineato Pessina.

Secondo il quale “i tempi devono essere certi e se non rispettati qualcuno dovrà assumersene la responsabilità. Eventuali revisioni di costi non dovranno arrestare o rallentare queste opere. Piuttosto si dovrà rinunciare o si dovranno posticipare altre opere, certo importanti, ma non vitali. L’informativa agli stakeholder, ovvero agli operatori portuali, ma anche ai privati cittadini dovrà essere costante”. A questo proposito il vertice degli agenti e broker genovesi ha proposto la creazione “di un sito con cinque timer che ci dicano ogni giorno il tempo che ci separa dalla conclusione dei lavori. Se un’opera è in ritardo dobbiamo saperlo tutti e subito.

Genova dovrà essere una grande casa di vetro e il suo porto dovrà diventare il laboratorio italiano di una sfida alla trasparenza. Se arriveranno intoppi su queste opere dovranno essere conosciuti in tempo reale, così come i nomi di chi li ha provocati o li sta provocando”.

Questa la conclusione di Pessina: “Il porto di Genova e la città hanno una straordinaria occasione di rilancio, ma se questo treno in corsa sarà rallentato, o peggio deraglierà, l’unica alternativa sarà il declino. Noi come Assagenti saremo in prima linea per impedirlo”.

# “A Genova riconsegnare almeno 500.000 mq delle aree di Cornigliano ad attività portuali”

Il sindaco Marco Bucci ha chiamato a raccolta il cluster marittimo locale chiedendo di supportarlo in questa partita contro Acciaierie d'Italia  
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

13 GIUGNO 2022

[STAMPA](#)



**Genova** – Nelle ultime settimane la proposta era già iniziata a mergere con forza ma parzialmente ‘silenziata’ dalla campagna elettorale per le elezioni del nuovo sindaco di Genova. Oggi, dal palco dell’assemblea annuale di Assagenti (l’associazione locale degli agenti e broker marittimi), si è levata forte e chiara la richiesta di riconvertire parte delle aree di Cornigliano attualmente occupate (ma scarsamente utilizzate) da Acciaierie d’Italia (l’ex Ilva) per destinarle ad attività di logistica e portualità. Ad aprire le danze è stato proprio il presidente di Assagenti, Paolo Pessina, che durante l’intervista pubblica seguita alla sua breve relazione condita di richieste concrete, ha posto questo interrogativo: “Genova non crede che l’area di Cornigliano vada riconvertita? Parlarne in questa città sembra essere quasi un tabù ma non si può più rimandare questa discussione”.

Un assist colto al volo del sindaco uscente (ma destinato alla riconferma) Marco Bucci che ha dichiarato: “Non possiamo tenere in questa città tutte quelle aree inutilizzate. Lasciamo all’impianto siderurgico tutto ciò che serve per l’attività ma riconvertiamo e utilizziamo il resto. Come minimo 500.000 metri quadrati” sarebbero oggi assegnabili al business della logistica e dell’economia portuale. “Io ci ho provato e mi hanno massacrato ma proviamoci tutti insieme, magari riusciamo a ottenere un risultato importante”. Chi lo abbia massacrato il sindaco Bucci non lo ha detto ma è evidente che lo scoglio da superare sia proprio la stessa Acciaierie d’Italia indisponibile a rinunciare ad altri metri quadrati che non siano quelli già previsti dall’accordo di programma del 2005.

In quella data, [come ricorda Società per Cornigliano](#), venne raggiunta un'intesa dell'Atto Modificativo conseguente a un ottimo accordo del '99 e per effetto del quale venne dismessa la produzione a caldo dell'acciaierie con conseguente restituzione di aree per circa 343.000 mq. (nello specifico 265.000 mq a Società Per Cornigliano e 78.000 mq al demanio aeronautico, utilizzate dall'aeroporto).

# Assagenti: cinque pilastri per lo sviluppo di Genova

LIGURIA

13 giu 2022 - 12:15



*Diga, Terzo Valico, Gronda, digitalizzazione e Nodo ferroviario*

(ANSA) - GENOVA, 13 GIU - "La cosa più importante è stata quella di avere una chiara comunità di intenti per la realizzazione delle opere che interesseranno lo scalo di Genova". Paolo Pessina, presidente degli agenti marittimi genovesi, si dice soddisfatto al termine dell'assemblea nel corso della quale l'associazione ha lanciato una "sfida" per il porto e l'economia Italia, una sfida basata su cinque pilastri per la Genova del futuro che sono la Nuova diga portuale, il Terzo Valico, il Nodo Ferroviario, la Gronda autostradale e la digitalizzazione per i quali si chiede il rispetto assoluto dei tempi di realizzazione. Si tratta di opere per le quali: "non devono esistere incognite sulla costruzione - ha spiegato - né tantomeno incertezze sui tempi della loro realizzazione, al costo di cambiare tutte le metodologie di approccio ai progetti e ai lavori e da fissare subito centri di responsabilità che saranno chiamati a rendere conto di queste opere". A questi temi si giunge quello di un "fantasma" da sconfiggere, quello della siderurgia.

Secondo Pessina, un porto in affannosa ricerca di spazi per attività di movimentazione delle merci e di logistica non può più permettersi il lusso di ignorare un'area da un milione e 300 mila metri quadri incastonata al centro dello scalo. "Area - ha sottolineato Pessina - che è stata sino a oggi un tabù e della quale non si poteva parlare all'insegna di una presunta difesa di occupazione nel settore siderurgico, quando tutti sanno che il problema occupazionale potrebbe essere facilmente risolto, rendendo l'area di Cornigliano il polmone produttivo del porto".

Una prima risposta è arrivata dal sindaco, Marco Bucci, che si è espresso a favore dell'utilizzo anche parziale, si parla di 500.000 metri quadri, delle aree siderurgiche. Ma l'assemblea è stata anche l'occasione per parlare del futuro della categoria.

"Per decenni abbiamo vissuto di passato, subendo il declino di quella che è stata battezzata la città più vecchia d'Italia - ha concluso Pessina - ma la nostra categoria ha deciso di passare il testimone ai giovani che lavorano nelle nostre aziende dando vita a un vero e proprio think tank che da luglio inizierà a lavorare sul futuro". (ANSA).

# Assagenti Assembly: “Genoa can be the key to relaunching the Italian economy” – Primocanale.it

June 13, 2022 by taysay

**Five pillars that must not creak, let alone crack**, and a ghost that no one should pretend to ignore anymore. The president of the Genoese consignees, **Paolo Pessina** took a decidedly anomalous course, very pragmatic to the point of not being politically correct, to launch a real challenge: “**Genoa has all the conditions and possibilities to become the key to relaunching the Italian economy** but this can happen on the condition that the planned works, both at sea (the new futuristic dam with a depth of 58 meters), and on land (the railway and motorway connection with Milan, which would place the most important port in the Mediterranean less than 50 minutes from the Italian business capital and its vast production area), become from today the object of a true “blood pact”.

**“It works – said Pessina –** for which there should be no uncertainties about the construction, nor uncertainties about the construction schedule, at the cost of changing all the methodologies for planning projects and works and immediately establishing the responsibility centers that will be called to account for these plays” . **According to the president of the Genoese consignees**, Italy is experiencing a true intoxication of new construction, with projects that will never be launched and infrastructure that will not be able to be executed. But for five works, aimed at making the port of Genoa the main logistics center in the country and the city of Genoa a unique example of a port city also electronically interconnected with its reference market, there can be no justifications or failures. This is the new port dam (more than a billion spent and delivered in 2027); the third railway crossing between Genoa and Milan, delivery in 2026, 114 years after the first project; of the railway junction of Genoa, delivery 2024; of the Gronda west highway, start of works in 2023 and 10 years for its completion; and the E-Port or digitization of all port services and organization: 2023.

**Pessina, not by chance after the electoral administrative consultation of Genoa**, has also set off a time bomb: the Cornigliano steel zone, which is a ghost of Genoese economic life and has so far also been the paved guest of any political debate. According to Pessina, a port in a frantic search for spaces for handling goods and logistics can no longer afford to ignore an area (formerly Italsider) of one million and 300 thousand square meters nestled in the center of the seaport. Zone – stressed Pessina – that until now has been a taboo and which could not be talked about in the name of a supposed defense of employment in the steel sector, “when everyone knows – he concluded – that the problem of employment can be solved easily, turning the Cornigliano area into the productive lung of the port”.

Although in favor of an even partial use (500,000 square meters) of the iron and steel areas, the mayor of Genoa, Marco Bucci, immediately expressed his opinion, calling for a strong alliance between institutions and companies, for his part, to make the maritime agents represented. by their president Pessina they have been

invited to the stone and they have not the slightest intention. Both in the digitization of the port and in monitoring the times, they are ready to roll up their sleeves and offer their concrete contribution, sending a signal to both the Port System Authority and the recently confirmed Mayor, Marco Bucci, who thanks emergency methodologies, managed to rebuild the Morandi Bridge in just one year. And shipping agents have thrown a real gauntlet on the city. “For decades – said Pessina – we have lived in the past, suffering the decline of what has been baptized as the oldest city in Italy. Our category has decided to pass the baton to the young people who work in our companies, creating a true think tank that will start working in the future from July. And in the future, the infrastructures that we have indicated are in the first place”.

**“A week is opening for Genoa in which the main players in the maritime sector are questioning the future of our economy.** But I see a future full of expectations, with our city that is now the model of Italy and this should fill us with pride. A model that is not only made up of codes and laws but also of dialogue between institutions, between intermediate bodies and representatives of categories with the capacity for dialogue and shared objectives. Obviously, the success of the funds allocated to Genoa is also based on this: the Port Dam is not a gift to the Genoese but to Italian industry, as are the last mile of the port tracks, the Terzo Valico, the Passante and all the works of the port”. Thus, the president of the Liguria Region, Giovanni Toti, on the sidelines of the public assembly of Assagenti: “Objective: only as much as possible” in the week in which Genoa will be the European protagonist of the maritime economy. Of morning Until Thursday, in fact, more than 300 representatives of the world of cruises will be in the city, convened here by the Clia association, the association that brings together cruise operators. “It will not be the infrastructures that will create jobs -added President Toti-, but we must be the ones who make the most of them to be more competitive. Like any healthy company but with more debt thanks to the PNRR funds, we will have to have more income capacity, with an income production higher than the current one. We have a lot of work to do, not only for the PNRR, but because the train of a few billion euros is about to leave and when it reaches the next station, our country will have to be ready to take advantage of the most important opportunity that is presented to our generation.

# Edili, il rischio dei ricorsi sulla nuova Diga foranea di Genova

Gli agenti marittimi chiedono di ultimare le opere entro i tempi previsti, ma l'Ance paventa il rischio di ricorsi se l'Autorità di sistema portuale non aggiornerà il prezzario degli appalti al Dl Aiuti. E Merlo chiede una verifica di qualche giorno sulla nuova barriera a mare dello scalo ligure

**La tavola rotonda all'assemblea di Assagenti a Genova. Seduti, da sinistra: Luigi Merlo (Federlogistica), Alessandro Santi (Federagenti), Umberto Riso (Confindustria Genova), Paolo Piacenza (Adsp Genova-Savona), Luigi Attanasio (Camera di Commercio di Genova) e Giorgio Musso (Ance Genova)**

di Alberto Quarati

14/06/2022

- Facebook
- Twitter
- Email

**Genova - Quattro infrastrutture fisiche, una tecnologica:** Terzo valico, Nodo ferroviario, Gronda autostradale, nuova Diga foranea e (meno altisonante, ma fondamentale per chi lavora con le banchine) nuovo sistema informatico portuale. Sono questi gli interventi prioritari su Genova che, secondo Paolo Pessina, presidente di Assagenti - l'associazione degli agenti marittimi genovesi ieri riuniti in un assemblea dal titolo "Solo il possibile" - devono essere realizzati nei tempi previsti, non un giorno in più, per evitare di consegnare città e porto al declino: "Se - aggiunge Pessina - per effetto della crisi delle materie prime si dovessero manifestare rincari sensibili, non rallentiamo queste opere di prima fascia, ma piuttosto le altre previste: che sono sicuramente importanti, ma non hanno il carattere prioritario delle cinque elencate A Genova - aggiunge provocatoriamente a margine dell'assemblea - il tema della congestione portuale globale si sente relativamente. Se avessimo decine di navi alla fonda in attesa di entrare, sarebbe la misura di un porto di tutt'altra rilevanza".

**L'aspirazione di vedere le cinque opere ultimate almeno entro le ultime date annunciate** (Terzo valico 2026, Nodo 2024, Gronda i cantieri a settembre come ribadito ieri mattina dalla viceministro Teresa Bellanova, Diga 2027, E-Port l'anno prossimo) si scontra in effetti con una realtà complessa, e il richiamo di Pessina sui costi non è casuale: i costruttori infatti sono già sul piede di guerra, come ricorda Giulio Musso, presidente di Ance Genova, che rivela come la numero uno nazionale degli edili,

Federica Brancaccio, abbia scritto una lettera all'Autorità di sistema portuale di Genova, in cui si chiede l'aggiornamento dell'appalto proprio per la nuova Diga (900 milioni di lavoro) sulla base del prezzario previsto dal decreto Aiuti, che prevede rialzi fino al 20%.

**In caso contrario**, avverte Musso, potrebbero scattare i ricorsi al Tar. E Luigi Merlo, presidente di Federlogistica (ma anche responsabile relazioni istituzionali di Msc), dal palco sottolinea la necessità di prendere qualche giorno "sull'analisi tecnica" della Diga, anche alla luce delle recenti perplessità espresse da alcuni tecnici del settore: "Non significa prendere tempo - precisa -. Ma la Diga ha caratteristiche e dimensioni uniche: ho sentito degli esperti che hanno espresso alcune perplessità, e io personalmente ho parlato con dei tecnici con alcune osservazioni sul basamento. Vale la pena, se ci sono le tempistiche, prendere 15-20 giorni per vedere se sia necessario correggere il tiro".

**Pessina rilancia anche la proposta della riduzione delle aree oggi nella disponibilità dell'ex Ilva** (1,3 milioni di metri quadrati), per renderla Zona logistica semplificata, polmone produttivo del porto. Proposta accolta da Marco Bucci, sindaco di Genova, che quantifica in 500 mila metri quadrati le aree trasferibili dalla siderurgia ai trasporti: "Nessun tabù, ma quando ho provato a chiedere quelle aree mi hanno massacrato. Bisogna provarci tutti assieme - dice Bucci. Oggi su 1,3 milioni di metri quadrati lavorano 950 persone, in un'azienda di software lavora una persona ogni 20 metri quadrati, in banchina una ogni 400". Bucci ha anche rilanciato il progetto di scalo eco-sostenibile riportando un progetto dell'Adsp che stima in 140 megawatt il fabbisogno di energia dello scalo.

# Paita: "Una nuova autostrada tra Genova e Milano"

Una nuova autostrada Genova-Milano, un collegamento efficiente alla rete ferroviaria ad alta velocità, oltre a una verifica tecnica accurata sul progetto della diga del porto. Così la presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita

14/06/2022

- Facebook
- Twitter
- Email

**Genova - Una nuova autostrada Genova-Milano**, un collegamento efficiente alla rete ferroviaria ad alta velocità per raggiungere Roma in maniera più rapida, oltre a una verifica tecnica accurata sul progetto della diga del porto. La presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, ha risposto così all'appello lanciato dagli agenti marittimi genovesi, intervenendo da remoto all'assemblea annuale.

**Paita**, nell'indicare una traccia per il futuro parametrata sulle potenzialità di Genova quale hub centrale del Mediterraneo, ha preannunciato una discussione politica e parlamentare mirata al superamento del Codice degli appalti e all'applicazione del modello Genova non solo per l'emergenza ma per intervenire con efficienza su tutto il sistema infrastrutturale italiano, sottolineando come la progettazione a tre livelli abbia ormai segnato il passo e come il regime autorizzativo dei ministeri si sia trasformato in una prassi di veti incrociati, ai quali si affianca la patologia dei ricorsi.

**Parlando di un'intesa su questi temi con il Sindaco di Genova, Marco Bucci**, ha anche lanciato l'idea di dare vita a Genova a una scuola della pubblica amministrazione, che crei le risorse professionali di domani, delinea un nuovo rapporto con la burocrazia e dia vita a un nuovo modello per le Istituzioni. Paita infine ha parlato di un clima nuovo, conseguenza anche delle grandi crisi pandemica e della guerra in Ucraina, che ha indebolito la filosofia del "mai nel mio giardino" è quella della decrescita felice: "Un momento da sfruttare - conclude - per valorizzare la nuova centralità dell'Italia e di Genova in particolare nel Mediterraneo".

# Genova, gli agenti marittimi lanciano la campagna delle infrastrutture

La risposta è arrivata dalla presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita

**L'intervento di Raffaella Paita all'assemblea di Assagenti**  
13/06/2022

- Facebook
- Twitter
- Email

Genova – “Una nuova autostrada che colleghi Genova con Milano, una verifica tecnica accurata sul progetto della diga del porto, un collegamento efficiente di Genova alla rete ferroviaria ad alta velocità”. E' questo l'appello lanciato dagli **agenti marittimi genovesi** per voce del loro presidente, Paolo Pessina. Gli agenti hanno chiesto oggi (in occasione della loro assemblea annuale) una concentrazione degli sforzi su cinque opere strategiche per il rilancio del porto e della città. E la risposta è arrivata dalla **presidente della Commissione Trasporti della Camera**, Raffaella Paita che, nell'indicare una traccia per il futuro parametrata sulle potenzialità di Genova quale hub centrale del Mediterraneo, ha preannunciato una discussione politica e parlamentare mirata al superamento del Codice degli appalti e all'applicazione del modello Genova (che ha consentito la ricostruzione a tempo di record del Ponte Morandi) non solo per l'emergenza ma per intervenire con efficienza su tutto il sistema infrastrutturale italiano. Lo si legge in una nota.

“Raffaella Paita ha parlato esplicitamente di fare del modello Genova la norma di riferimento, sottolineando come la progettazione a tre livelli abbia ormai segnato il passo e come **il regime autorizzativo dei Ministeri** si sia trasformato in una prassi di veti incrociati, ai quali si affianca la patologia dei ricorsi (con un meccanismo che sanziona le liti temerarie)”, fanno sapere gli agenti.

Paita ha anche parlato di “un clima nuovo, conseguenza anche delle grandi crisi del Covid e della guerra in Ucraina, che ha indebolito la filosofia della decrescita felice così come quella del “*mai nel mio giardino*”. Un momento da sfruttare – ha detto – per valorizzare la nuova centralità dell'Italia e di Genova, in particolare, nel Mediterraneo”. Parlando di un'intesa su questi temi con il sindaco di Genova, Marco

Bucci, ha anche lanciato l'idea di dare vita a Genova a una scuola della pubblica amministrazione, che crei le risorse professionali di domani, **delinei un nuovo rapporto con la burocrazia e dia vita a un nuovo modello per le Istituzioni.**

Una proposta questa che collima con la sfida lanciata dagli agenti marittimi: a luglio un grande meeting di tutti i giovani che lavorano in aziende connesse con il porto e la logistica, per dare vita a un think tank permanente incaricato di riprogettare il futuro di una città, che – come sottolineato dal sindaco Bucci – per la prima volta può ragionare, grazie alla diga e ai nuovi collegamenti con il nord ovest, nell'ottica di nuovi spazi allargati che richiederanno una capacità di lavorare in parallelo sulla realizzazione di più opere infrastrutturali".