



Primo Piano:

"...Accordo Asoporti e Dottori Commercialisti per l'economia portuale..."
(Informazioni Marittime, Informare, Ferpress, FiscalFocus.it, Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph, Ansa)

"...Porti, il futuro corre sul binario..." (Repubblica)

Dai porti:

Genova:

"...Sciopero Genova, il governo doveva convocare le parti..." (The Medi Telegraph)

"...Hennebique Genova, a Ottobre verdetto sui vincoli..." (The Medi Telegraph)

"...Caos Tir, il porto studia il modello Barcellona..." (Il Secolo XIX)

"...Porti, i colossi asiatici adesso tirano il freno..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...La Spezia nella piattaforma UIRNet..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Rossi accelera e chiede incontro al Ministro Toninelli..." (Messaggero Marittimo)

"...Nuova disciplina banchine pubbliche a Livorno..." (Messaggero Marittimo)

"...Porto 2000: gli interrogativi a gara confermata..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il nostro momento magico..." (La Gazzetta Marittima)

"...Accesso alle dighe foranee..." (L'Informatore Navale)

"...Maxi MSC al Terminal Lorenzini..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...I cinque stelle attaccano Spirito..." (The Medi Telegraph)

Gioia Tauro:

"...Lo scalo a Gioia Tauro della MSC Maya..." (La Gazzetta Marittima)

"...Di Maio visita il porto di Gioia Tauro..." (The Medi Telegraph, Ferpress, Gazzetta del Sud)

"...Di Maio: basta commissariamento per il porto di Gioia Tauro..." (The Medi Telegraph)

Palermo:

"...Noi il Mediterraneo..." (La Gazzetta Marittima)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
18 LUGLIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Notiziario Cisco

Assoporti e Dottori Commercialisti siglano accordo per l'economia portuale



Assoporti e Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili hanno sottoscritto un protocollo con l'obiettivo di lavorare congiuntamente su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale italiana. Tra le prime azioni individuate ci sono l'organizzazione di eventi scientifici relativi all'economia del mare e l'intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni.

"Il protocollo – afferma Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti – rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore. Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità".

"Il nostro Consiglio nazionale commercialisti e degli esperti contabili – commenta il suo presidente Massimo Miani – intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione".

Protocollo d'intesa tra Assoporti e il Consiglio nazionale dei commercialisti ed esperti contabili

Prevede di lavorare su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale

L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) e il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili (CNDCEC) hanno sottoscritto un protocollo d'intesa con lo scopo di lavorare congiuntamente su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale italiana. Tra le prime azioni individuate ci sono l'organizzazione di eventi scientifici relativi all'economia del mare e l'intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni.

«Il protocollo - ha spiegato il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino - rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore. Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità».

«Il nostro Consiglio nazionale commercialisti e degli esperti contabili - ha specificato il presidente del CNDCEC, Massimo Miani - intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione».

CNDCEC-ASSOPORTI: siglato Protocollo d'intesa per l'economia portuale

(FERPRESS) – Roma, 17 LUG – È stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra l'Associazione dei Porti Italiani (ASSOPORTI) e il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili (CNDCEC). Lo scopo dell'accordo è quello di lavorare congiuntamente su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale italiana.

Tra le prime azioni individuate ci sono l'organizzazione di eventi scientifici relativi all'economia del mare e l'intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni.

“Il protocollo – afferma Zeno D'Agostino, presidente di ASSOPORTI – rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore. Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità”.

“Il nostro Consiglio nazionale commercialisti e degli esperti contabili – commenta il suo presidente Massimo Miani – intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione”.

CNDCEC-ASSOPORTI, PROTOCOLLO D'INTESA PER L'ECONOMIA PORTUALE

L'accordo prevede l'analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni

Roma, 17 luglio 2018 – È stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra l'Associazione dei Porti Italiani (ASSOPORTI) e il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili (CNDCEC). Lo scopo dell'accordo è quello di lavorare congiuntamente su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale italiana.

Tra le prime azioni individuate ci sono l'organizzazione di eventi scientifici relativi all'economia del mare e l'intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni.

“Il protocollo – afferma Zeno D'Agostino, presidente di ASSOPORTI – rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore. Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità”.

“Il nostro Consiglio nazionale commercialisti e degli esperti contabili – commenta il suo presidente Massimo Miani – intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione”.

Assoporti-Cndcec: intesa per l'economia portuale

L'accordo prevede analisi su problemi del settore e l'elaborazione di proposte comuni

ROMA – È stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra l'Associazione dei porti italiani ([Assoporti](#)) e il Consiglio nazionale dei dottori commercialisti e degli esperti contabili ([Cndcec](#)). Lo scopo dell'accordo è quello di lavorare congiuntamente su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale italiana.

Tra le prime azioni individuate ci sono l'organizzazione di eventi scientifici relativi all'economia del mare e l'intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni.

“Il protocollo – afferma Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti – rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore. Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità”.

“Il nostro Consiglio nazionale commercialisti e degli esperti contabili – commenta il suo presidente Massimo Miani – intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione”.

Accordo tra Assoporti e i commercialisti italiani

Roma - L'intesa per sviluppare nuove iniziative sull'economia del mare.



Roma - È stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra l'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) e il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili (CNDCEC). Lo scopo dell'accordo è quello di lavorare congiuntamente su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale italiana. Tra le prime azioni individuate ci sono l'organizzazione di eventi scientifici relativi all'economia del mare e l'intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni. «Il protocollo - **afferma Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti** - rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore. Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità».

«Il nostro Consiglio nazionale commercialisti e degli esperti contabili - **commenta il suo presidente Massimo Miani** - intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione».

Porti: intesa commercialisti-Assoportri per il supporto del settore

Fra gli obiettivi analisi e proposte comuni sull'economia del mare



Organizzazione di "eventi scientifici relativi all'economia del mare e all'intermodalità", ma anche "analisi di problematiche che coinvolgono il settore ed elaborazione di proposte comuni": sono gli obiettivi che si prefiggono di raggiungere il Consiglio nazionale dei commercialisti ed Assoportri (l'Associazione dei porti italiani), che hanno appena sottoscritto un'intesa. L'accordo sancito, afferma il numero uno di Assoportri Zeno D'Agostino, "rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore. Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità", aggiunge. Per il presidente dei commercialisti italiani Massimo Miani "il nostro Consiglio nazionale intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione", conclude. (ANSA).

PORTI, IL FUTURO CORRE SUL BINARIO

di Mario Forzani

La nostra scelta strategica di trasformare i porti in autentici poli di sviluppo del sistema-Italia ha già dato significativi risultati. A cominciare dalla Liguria. E ora, con l'avvio del piano per un migliore collegamento tra gli scali e la rete ferroviaria, si apre una nuova tappa per dare coerente attuazione all'obiettivo che ci eravamo posti: superare il paradosso che sovente abbiamo evidenziato, cioè appunto l'inadeguata connessione tra porti e ferrovie, la quale ha pesanti effetti negativi che ancora incidono sul trasporto delle merci.

Solo così si realizza quella sinergica filiera integrata che avrà importanti e decisive ricadute positive sul rafforzamento strutturale del nostro sistema dei trasporti. Questo è sempre un fattore determinante – come tutti gli osservatori più attenti sottolineano – per affermare un nuovo modello di sviluppo economico, che poggia saldamente sulla crescita e su un forte stimolo all'occupazione.

L'attuale punto di maggiore criticità, lo avvertiamo quotidianamente anche nella nostra regione, sta nel fatto che i porti, a partire da quelli più importanti, sono intasati colli di bottiglia, assediati dal tir perché accessibili solo dalla rete stradale, sovente con serie carenze strutturali che ne compromettono una efficace operatività. Criticità che può essere superata, appunto, con l'ampliamento dei servizi intermodali e il trasferimento di quote crescenti di merci dalla strada alla ferrovia. Il "progetto ultimo miglio", lanciato da Rete ferroviaria italiana con investimenti di un miliardo di euro, si propone di dare risposte adeguate per dare soluzione a questa strozzatura, che penalizza e appesantisce l'attività dei porti, con crescenti rischi sulla stessa sicurezza dei lavoratori del comparto.

Non siamo all'affermazione puramente "teorica" perché molti cantieri sono già aperti, in attuazione dei recenti accordi che sono stati sottoscritti con alcune importanti autorità portuali. Qualche esempio per allargare il tema fuori dai nostri confini regionali? A Napoli la creazione di una nuova stazione e terminal ferroviario nell'area orientale del porto; a Venezia-Chioggia si punta a migliorare le connessioni dei due scali per dare un ulteriore impulso alla movimentazione delle merci, insieme all'ampliamento del nodo di Marghera e alle previste opere nella stazione di Mestre per snellire le operazioni di manovra; a Trieste, uno dei più importanti hub portuali del sistema logistico italiano e internazionale, l'impegno è quello di potenziare la rete delle infrastrutture per far fronte al costante e crescente volume delle merci movimentate. Nella dorsale adriatica centrale si stanno realizzando importanti strutture ad Ancona, anche in attuazione del corridoio di connessione con il porto di

Civitavecchia, e più a Sud a Taranto. Cantieri aperti, inoltre, ci sono in tutta la dorsale occidentale: da Gioia Tauro a Salerno, Gaeta, Livorno, fino appunto agli scali liguri di Genova, La Spezia e Savona.

Il grande piano prevede il potenziamento della rete ferroviaria, l'adeguamento agli standard internazionali per il trasporto delle merci e una più efficiente connettività ai porti, agli interporti e alle infrastrutture di interscambio ferro-gomma-mare.

La sua realizzazione è un supporto essenziale per dare una nuova spinta al ruolo strategico del nostro sistema portuale. Anche nelle regioni meridionali, che troveranno nella istituzione delle Zes (Zone economiche speciali), con tutte gli incentivi e le facilitazioni previsti, un innovativo volano per lo sviluppo economico delle aree territoriali che hanno negli scali il punto di snodo per il consolidamento delle attività economiche presenti e la localizzazione di un rete di nuove imprese della manifattura e della logistica.

Seguiamo con grande interesse e attenzione i progetti e le organiche proposte che stanno maturando nelle regioni del Sud ed in Sicilia e Sardegna. Esse costituiranno, infatti, delle solide basi su cui costruire opportunità serie di sviluppo economico e di forte ampliamento delle chance di occupazione.

Capofila di questo processo sono la Campania e la Calabria. Nei giorni scorsi, il Governo ha firmato infatti i decreti relativi alla istituzione della Zes per i territori che sono inclusi nelle aree portuali di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia e gli interporti di Nola e Marigliano, e per quelli che insistono, in Calabria, sul porto di Gioia Tauro. Un tema interessante, che anche i nostri amministratori genovesi e liguri dovrebbero affrontare. Un buon segnale, in grande sintesi, che riconferma la possibile opportunità che i porti offrono per una radicale inversione, anche nel Mezzogiorno, dell'attuale tendenza alla stagnazione produttiva e del conseguente depauperamento delle risorse umane, costrette a trovare in altri lidi una possibile soluzione, almeno per sopravvivere. Non ci piace vedere i giovani che, con lo zaino sulle spalle, abbandonano le loro radici, perché non intravedono neppure la speranza di un futuro migliore.

A essi, insieme alla Cisl, vogliamo aprire un orizzonte diverso. È la nostra sfida. Ma il successo della nostra strategia poggia saldamente nelle mani dei lavoratori portuali. Sono i veri protagonisti. Ed è ad essi che, come organizzazione sindacale, dobbiamo essere capaci di dare certezze relativamente alla stabilità del posto di lavoro, insieme alle condizioni ottimali sotto il profilo della sicurezza.

* Coordinatore nazionale Fit-Cisl Portualità

The Medi Telegraph

«Sciopero Genova, il governo doveva convocare le parti»

Roma - Con alcune settimane di anticipo era possibile prevedere l'effetto domino per l'intera economia nazionale del fermo deciso da alcune sigle dell'autotrasporto contemporaneamente allo sciopero dei loro dipendenti nel porto di Genova, il più importante del Paese per la movimentazione dei contenitori. Questa la valutazione della Confetra, la confederazione generale italiana dei Trasporti e della logistica

Dopo la riunione presso l'Autorità di sistema portuale dell'11 luglio, le associazioni degli autotrasportatori hanno deciso di revocare il fermo dei servizi al terminal Vte che avevano proclamato dal 12 al 17 luglio 2018, mentre è iniziato lo sciopero degli autisti: «Lascia interdetti - sottolinea Nereo Marcucci presidente della Confetra - che scongiurato il fermo e ribadito lo sciopero, considerandone le conseguenze, non si siano convocate da parte dei ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Lavoro le rappresentanze associative nazionali e territoriali delle aziende che dovranno pagarne il conto e delle organizzazioni sindacali nazionali che avrebbero potuto svolgere una mediazione costruttiva».

Hennebique Genova, a ottobre verdetto sui vincoli

Genova - Tre fasce di tutela per stabilire che cosa si può e non si può demolire. Saranno indicate dalla Soprintendenza per l'ex silos Hennebique, l'immobile che da decenni è in attesa di un progetto di riqualificazione

Genova - Tre fasce di tutela per stabilire che cosa si può e non si può demolire. Saranno indicate dalla Soprintendenza per l'ex silos Hennebique, l'immobile che da decenni è in attesa di un progetto di riqualificazione.

Dopo la firma di una convenzione fra Autorità di sistema portuale, Comune, Regione e Soprintendenza ligure, l'immobile è oggetto di un'istruttoria tecnica per stabilire quali saranno gli interventi ammessi, e quindi quali parti dell'edificio potranno essere demolite e quali no.

Proprio per questo dovrebbero essere indicate le parti in fascia rossa, da tutelare integralmente, in fascia verde, che potranno essere demolite, e in fascia arancione, dove saranno ammesse parziali demolizioni. I risultati del tavolo tecnico dovrebbero essere pronti a ottobre, dopo di che si aprirà l'iter per cercare investitori e progetti.

Caos Tir, il porto studia il modello Barcellona

L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale è quello di razionalizzare e pianificare l'arrivo dei Tir in porto. Da una parte per ridurre i lunghi tempi di attesa - fino a quattro ore - per i camion che devono caricare e scaricare la merce in banchina, dall'altra per evitare che il traffico cittadino piombi nel caos a causa delle centinaia di mezzi pesanti che circolano ogni giorno sulle principali direttive che portano ai varchi d'accesso dei terminal portuali.

Secondo quanto risulta al Secolo XIX, i vertici di Palazzo San Giorgio starebbero mettendo a punto un nuovo piano da proporre nei prossimi giorni agli autotrasportatori dopo lo sciopero del settore andato in scena dal 12 al 14 luglio scorsi. Il fermo ha bloccato quasi tutte le attività dello scalo causando, il 15 luglio, la totale paralisi della viabilità genovese visto il gran numero di Tir che ha ripreso a circolare in strada appena terminata la protesta.

Fino a questo momento le lunghe trattative che oltre all'Authority hanno coinvolto sindacati, associazioni datoriali, terminalisti e operatori non hanno portato a nessuna intesa tra le parti. La mediazione è stata tentata anche dal prefetto Fiamma Spina e dal governatore ligure, Giovanni Toti. I camionisti chiedono una riduzione dei tempi d'attesa ai terminal, indennizzi economici in caso di lunghi ritardi in banchina. Accedere in banchina gli autotrasportatori dovranno effettuare una prenotazione online che potrà essere fatta anche su un sito internet creato ad hoc. Nella fase di sperimentazione - nel caso in cui anche a Genova il progetto dovesse andare in porto - non sarà obbligatorio pianificare l'arrivo per via telematica ma dopo un periodo di prova di sei mesi la procedura di accesso in porto non potrà essere fatta diversamente. I camionisti potranno scegliere in quale orario oltrepassare i varchi in base alla disponibilità del terminal ma avranno a disposizione alcune finestre orarie per la consegna e il ritiro della merce.

Tra le ipotesi in campo resta sempre quella di istituire quello che da anni viene chiamato "terzo turno", ovvero la possibilità di decongestionare nelle tarde ore serali il traffico degli automezzi diretti in porto. Il turno notturno però necessita di un cambiamento organizzativo che riguarda i terminal, favorevoli a questa ipotesi, e l'Agenzia delle dogane.

Il Secolo XIX

Porti, i colossi asiatici adesso tirano il freno

Rallenta il traffico delle merci nei principali porti asiatici: il traffico nello scalo di Singapore nel periodo tra gennaio e giugno di quest'anno è cresciuto dello 0,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Le tonnellate totali sono state 312 milioni. Lo rivela la locale Autorità portuale nel rapporto semestrale. I volumi di rinfuse liquide sono calati del 5,7% a 109,04 milioni di tonnellate e anche le rinfuse liquide hanno segnato il passo con un calo del 10,8% a 8,34 milioni di tonnellate. Il traffico container è invece cresciuto del 11,5% a 18 milioni di teu.

Nel primo semestre del 2018 il traffico dei container movimentato dal porto di Hong Kong è diminuito del 3,6% essendo stato pari a quasi 9,9 milioni di teu rispetto ad oltre 10,2 milioni di teu nella prima metà dello scorso anno. Nel solo mese di giugno di quest'anno il traffico è stato pari a 1,67 milioni di teu, in calo del -4,5% rispetto a 1,75 milioni di teu nel giugno 2017.

Anche il porto di Shanghai nel primo semestre del 2018 risulta aver ottenuto un volume di traffico stabile: 277,7 milioni di tonnellate, segnando una diminuzione dello 0,6% su base annuale. Secondo l'Autorità portuale però in termini di contenitori il traffico è salito del 4,6% a 20,5 milioni di teu. Nel 2017 il totale delle merci movimentate è stato pari a 560 milioni di tonnellate e 40,23 milioni di teu.

La Spezia nella piattaforma UIR-Net

LA SPEZIA – Il porto di La Spezia ha aderito nei giorni scorsi alla Piattaforma Logistica Nazionale PLN, sottoscrivendo la convenzione operativa con UIRNet SpA, soggetto attuatore per conto del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, per la presa in carico e la gestione del Port Community System del porto di La Spezia e l'interoperabilità con la PLN.

La presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo così ha commentato: "Si tratta di un passaggio importante per il processo di digitalizzazione del porto di La Spezia e dell'intero sistema portuale. Questa iniziativa permetterà di valorizzare la piattaforma sviluppata nel porto di La Spezia e integrare i servizi della PLN per incrementare ulteriormente l'efficienza delle operazioni alla merce. Il nostro sistema portuale potrà inoltre sfruttare questa importante iniziativa nazionale per contribuire allo sviluppo del Modello Unico PCS, mettendo a disposizione il proprio know how tecnologico locale che in questi anni ha contribuito a contraddistinguere il Porto di La Spezia per innovazione ed efficienza".

Con la presa in carico del PCS di La Spezia, ApNet, da parte del gestore della PLN, Logistica Digitale, l'AdSP ha avviato una nuova fase, in collaborazione con tutti gli operatori della comunità portuale, nel processo di digitalizzazione dei processi portuali e dell'intera catena logistica integrati a livello nazionale con le funzionalità della PLN.

Obiettivo dell'AdSP è quello di valorizzare, in prima fase, il Port Community System ApNet e implementarne le funzioni al fine di soddisfare le esigenze della comunità portuale e garantire l'efficienza nei servizi alla merce relativamente all'intero sistema portuale, senza incremento dei costi.

- segue

Nei prossimi giorni si terranno i primi incontri per l'avvio della fase di assessment, con il coordinamento di Assoporti, per definire nel dettaglio le esigenze degli operatori della comunità portuale di La Spezia e di Marina di Carrara e definire i futuri sviluppi e implementazioni della piattaforma in ottica di sviluppo del Modello Unico PCS.

Rossi accelera e chiede incontro al ministro Toninelli

FIRENZE – Nel giorno in cui il Consiglio regionale imprime un'accelerazione al percorso per l'autonomia differenziata della Toscana, come hanno già fatto Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, il presidente della giunta Enrico Rossi torna a parlare di infrastrutture viarie: strade, porti, aeroporti.

Chiede un incontro urgente ("e chiarificatore") al Ministro Toninelli, teme una retromarcia del governo su alcune decisioni già prese e avviate riguardo ad alcune infrastrutture considerate strategiche per la nostra regione.

A cominciare dal corridoio tirrenico, non più rinviabile, visto che se ne discute da quarant'anni. E poi c'è la Piattaforma Europa del porto di Livorno, che sarà finanziata dalla Regione e quindi non potrà essere messa in discussione. Per l'aeroporto di Firenze la seconda pista non toglierà niente a Pisa, ma darà sicurezza ad uno scalo che oggi non può essere considerato ancora del tutto sicuro. E poi c'è il sottoattraversamento ferroviario dell'alta velocità, a Firenze: non è un'opera che si può sospendere, altrimenti l'Italia – commenta – "sarà spaccata in due".

"Quando si insedia un nuovo governo è normale che ci sia una discussione, in particolar modo sulle infrastrutture, io però ho fiducia e credo che potremmo chiarirci e trovare convergenze. Al ministro Toninelli chiedo di incontrarci per ricostruire le ragioni delle nostre scelte. Forse siamo l'unica Regione del panorama nazionale che non chiede infrastrutture nuove, ma chiediamo di adeguare, di mettere a posto e in sicurezza infrastrutture già esistenti. Dal Governo mi aspetto ascolto, attenzione e risposte, se possibile anche più veloci di quelle ricevute fino ad ora". Sono state queste le parole di Rossi.

Di seguito, in sintesi, la posizione della Regione come viene sintetizzata dall'agenzia "Toscana Notizie":

TERZE CORSIE AUTOSTRADALI

"Su molti temi le nostre opinioni convergono – ha detto Rossi – ad esempio sulle terze corsie autostradali. I progetti sono stati discussi, sono stati approvati, hanno avuto la valutazione di impatto ambientale, ora è il momento di partire. In tutte le altre regioni d'Italia ci sono terze corsie molto più sviluppate che in Toscana. Continuare a realizzare le terze corsie sulla Autostrada A1 è fondamentale per la Toscana e per l'Italia, così come lo è realizzarle sulla prima parte dell'autostrada A11 Firenze-Mare, dove c'è un notevole congestionamento. Tutto è finanziato e ci aspettiamo che nei tempi prefissati si possa partire con i lavori".

TIRRENICA

"Per quanto riguarda la project review, in Toscana su molti progetti è già stata fatta. Per quanto riguarda la Tirrenica, ad esempio, proprio la project review fatta con il ministro Delrio, che mi auguro possa essere confermata, ha stabilito che si realizzi una strada con almeno 4 corsie in sicurezza, che possa andare da Rosignano al confine di regione. Sono già stati stanziati 300 milioni nella legge di stabilità, ora chiediamo all'Anas che si affretti a fare gli interventi necessari perché quella strada è un tratturo dove si muore".

PORTO DI LIVORNO

“Un'altra project review già fatta, sulla quale abbiamo accolto favorevolmente l'opinione del sindaco Nogarini, è stata quella relativa al porto di Livorno – ha aggiunto Rossi – in quanto il vecchio progetto costava circa 200 milioni in più di quello che sta attualmente andando in gara. Tra l'altro i soldi per il nuovo porto a Livorno li mette la Regione, che non era assolutamente obbligata a farlo, ma ha scelto di investire nello sviluppo del porto perché lo ritiene necessario per dare futuro e sviluppo alla città e all'area di Livorno”.

SOTTOATTRAVERSAMENTO AV

“Per quanto riguarda il sottoattraversamento e la stazione Av di Firenze credo che ormai per chiunque frequenti i treni sia chiaro che quest'opera si deve fare, perché non è necessaria solo per i pendolari toscani, è necessaria perché se non si fa entro pochi anni si bloccherà l'Italia. Approfondiamo bene il tema, ma visto il numero dei treni Av sulla tratta nord-sud confido che la realtà effettuale possa essere più chiara di tutti i ragionamenti che noi politici o i tecnici possano fare. Credo che nessuno voglia assumersi la responsabilità di bloccare questo progetto e di conseguenza a breve fermare il Paese”.

AEROPORTI

“Per quanto riguarda gli aeroporti – ha spiegato Rossi – condivido con il ministro dei trasporti il fatto che Pisa è l'aeroporto strategico e internazionale della Toscana. Si faccia la terza pista. Si facciano collegamenti ferroviari più rapidi tra Pisa e Firenze, anche se per questo Toninelli deve rivolgersi a l'ero vie per l'investimento infrastrutturale necessario. Si facciano gli investimenti necessari per ampliare l'aerostazione. Per Firenze quello che chiediamo è la messa in sicurezza, con una nuova pista che comporterà uno sviluppo modesto, ma soprattutto – ha insistito – la messa in sicurezza di questa infrastruttura. Il 7 di settembre sarò a Roma per partecipare alla conferenza dei servizi sull'aeroporto di Firenze, spiegherò le nostre ragioni ma nel frattempo ritengo di dover continuare a tenere la barra dritta, anche perché la valutazione di impatto ambientale della nuova pista è risultata molto positiva. Grazie alle piantumazioni che stiamo facendo già si andrebbe a migliorare molto la situazione attuale. Un risultato ancora maggiore se si pensa che non ci sarà l'inceneritore”.

Rossi ha infine ricordato l'incremento dei passeggeri registrato dai due scali: “Il bilancio 2017 di Toscana Aeroporti – ha detto – ci mostra nuovi record: aumento del 5,2% dei viaggiatori, cioè 7 milioni e 891mila persone che hanno usufruito dei due scali. Oltre 5 milioni e 200mila sono stati i passeggeri del Galilei, con una crescita del 4,9% rispetto al 2016. Il Vespucci invece ha registrato un aumento del 5,7%, con 2 milioni e 658mila passeggeri transitati nel 2017, rispetto ai circa 2 milioni e 515mila del 2016. I viaggiatori aumentano, nelle previsioni di sviluppo si calcola che nel 2029 potranno transitare 11,5 milioni di passeggeri fra Pisa e Firenze: 7 al Galilei e 4,5 a Peretola. Dobbiamo prepararci a questo incremento, tenendo conto anche del fatto che allo sviluppo dell'aeroporto di Pisa si pone un limite determinato dalla presenza della 46esima Brigata aerea dell'Aeronautica militare. Per essere superato sono necessarie sia una trattativa con il Ministero della difesa, sia una modifica dei piani urbanistici di Pisa”.

Nuova disciplina banchine pubbliche a Livorno

LIVORNO – Il comandante della Capitaneria di Livorno, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, ha firmato da poco, congiuntamente con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini, un'ordinanza che si pone l'obiettivo di regolare, in armonia con i principi della concorrenza, l'uso degli accosti pubblici, garantendone sostanzialmente la fruibilità alle imprese portuali non concessionarie di banchine per lo svolgimento delle operazioni portuali di imbarco e sbarco delle merci.

In pratica, in attesa dell'implementazione del Piano regolatore di Sistema portuale, il provvedimento, ispirandosi ad una più attuale concezione delle relazioni tra concorrenza e scambi commerciali, vuole rimuovere eventuali restrizioni all'uso delle banchine pubbliche da parte delle imprese portuali non concessionarie di terminal, incrementando i livelli di competitività e accessibilità ai mercati.

L'ordinanza si propone dunque, la più proficua e trasparente utilizzazione delle strutture portuali, prevedendo che molte delle banchine che nella precedente disciplina erano caratterizzate da un utilizzo "preferenziale" da parte di imprese portuali (anche concessionarie), siano utilizzate in completo regime di concorrenza.

Una disciplina quindi, che, frutto di un proficuo lavoro interistituzionale, partecipato ed attento alle regole di mercato, si prefigge di contemperare le diverse esigenze dei terminalisti e di quelle imprese che, non avendo uno sbocco sul mare, hanno bisogno di banchine pubbliche dove "operare" le proprie navi.

Porto 2000: gli interrogativi a gara confermata

LIVORNO – Dunque, habemus Papam. Sciolte le riserve, dopo una lunga, lunghissima serie di verifiche e anche di perplessità legate all'agenzia nazionale di Cantone – almeno secondo quello che si diceva in banchina – l'associazione temporanea d'impresa (ATI) costituita da Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) ha avuto confermata definitivamente la gara con cui si è aggiudicata il 66% delle quote di Porto 2000, la società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi.

L'aggiudicazione era rimasta provvisoria per oltre un anno – esattamente dall'aprile 2017 – in attesa "delle necessarie verifiche delle certificazioni di rito prima dell'aggiudicazione definitiva". Come noto L'ATI guidata da Sinergest ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto 2000 un controvalore di quasi 11 milioni di euro (10,7 milioni) battendo largamente gli altri concorrenti. Si è altresì impegnata con un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture legate ai passeggeri per un totale di 90 milioni di euro. "La Porto 2000 – conclude la nota dell'AdSP – diventa ora un soggetto con prevalenza di capitale privato, anche se rimane partecipata per la parte pubblica dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Camera di Commercio, che mantengono rispettivamente ognuno il 17% delle quote".

Fin qui l'attesa e definitiva ufficializzazione della gara. Sorvolando sull'anno e mezzo di attesa – che non rappresenta un'eccezione in questo nostro paese squassato da poteri incrociati spesso più impegnati a rallentare che a incentivare le realizzazioni: e la cosa certo non aiuta l'economia – ci si può chiedere adesso che cosa succederà. Si aprono i termini per eventuali ricorsi? E se sì, bisognerà aspettare anche che decadano prima di entrare nel concreto? L'ATI vincitrice ha aspettato un anno e mezzo in (paziente?) silenzio: non sono cambiati, si spera, i suoi programmi, che sono – come detto – grandiosi.

-segue

Si potrà adesso conoscere qualcosa di più dei grandi riassetti prospettati dall'ATI. Ultimo quesito: il versamento dei 10,7 milioni dell'ATI all'AdSP saranno ancora destinati all'aumento di capitale dell'AdSP nell'interporto Vespucci? La Camera di Commercio, per esempio, si terrà la sua parte del "valente"? Come si vede, siamo solo all'inizio. Sperando che l'AdSP ci aiuti a capire.

Non è finita: anche per il fortissimo ritardo rispetto ai tempi di aggiudicazione per le gravi osservazioni pervenute all'AdSP dagli enti centrali di controllo, c'è chi riterrebbe opportuno adesso chiedere subito un confronto con i vertici di palazzo Rosciano; per comprendere e chiarire meglio – si dice – le effettive ragioni dell'assegnazione. La quale, tra l'altro, sembra legata anche alla proroga della concessione, che scadendo nel 2019 deve essere allungata – su richiesta dell'ATI stessa – ad altri 30 anni.

Si avanzano infine perplessità sull'aggiudicazione stessa di "una azienda strategica, la Porto 2000, ad un soggetto assistito dal sistema (privatizzazioni di Toremar e Tirrenia) che ha incluso nella propria offerta condizioni apparentemente insostenibili e irrealizzabili. E la promessa di 97 milioni di investimenti sull'Alto Fondale – si chiedono alcuni operatori del settore crociere- per fare cosa? "Forse una metropolitana fino a piazza Grande?"

Il dibattito dunque è aperto e si preannuncia non indolore. Probabilmente avrà riflessi anche nell'annunciato workshop di domani mattina in Fortezza Vecchia su Livorno "porta della Toscana per le crociere". Salvo non si voglia andar dritti senza contraddittori né aperture a chi sul porto lavora e vorrebbe assicurazioni maggiori.

Antonio Fulvi

Il nostro “momento magico”

LIVORNO – Sono sicuro che a tanti non sarà passato inosservato questo momento “magico” del porto di Livorno.

E non mi riferisco ai dati relativi a traffici – dati che ho sempre contestato perché non formulati e raccolti in modo a mio parere giusto – ma questa serie di interventi uno dietro l'altro che rendono il nostro scalo ancora vivo e più appetibile. L'annuncio di Msc di inserire definitivamente la serie delle full container di grandi dimensioni al terminal Lorenzini è la punta dell'iceberg che scalda questa estate livornese: ma l'ordinanza delle tariffe di rimorchio, l'incremento dell'illuminazione notturna per consentire l'uscita delle navi di notte e non farle più prigioniere, i tanti dragaggi e l'ordinanza relativa all'accesso di navi di grandi dimensioni avevano già scaldato a dovere la fine della primavera sulle banchine livornesi. Completano il giro dei provvedimenti positivi il via ai lavori di demolizione della Urania – che tanto è stata al centro del dibattito per la gara dei bacini – e infine l'ordinanza per disciplinare gli ormeggi pubblici – da tempo dimenticati – e l'assegnazione definitiva della gestione privata della Porto 2000.

Che stia ritornando sul fronte un porto competitivo è chiaro: tanto è che anche La Spezia è corsa ai ripari con i treni blocco da Prato. Ma se saremo attenti e bravi, anche ad aiutare le istituzioni alla realizzazione in tempi brevi del micro tunnel, potremmo guardare con tranquillità all'inizio dei lavori della Darsena Europa.

È indubbio che i risultati migliori si ottengono quando si fa squadra. E per questo i ringraziamenti vanno estesi a tutti: alla direzione Marittima con l'ammiraglio Tarzia in testa, all'AdSP con il suo presidente Corsini, alla GDF, alla Dogana alla Polmare, ai servizi nautici tutti fino ai terminalisti; e non per ultimo alle associazioni che mai come adesso stanno dando un contributo fondamentale.

Enrico Bonistalli

LIVORNO, ACCESSO ALLE DIGHE FORANEE: LE RISULTANZE DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI

Livorno, 17 luglio 2018 – Questa mattina si è riunita a Scali Rosciano la Conferenza dei servizi (convocata ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera s della Legge n. 84/94). Alla riunione, presieduta dal presidente dell'AdSP Stefano Corsini, hanno preso parte i rappresentanti della Capitaneria di Porto, del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, della USL Toscana Nord Ovest e della Federazione Italiana Operatori Pesca Sportiva. Assenti la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, che però si è comunque espressa, e il Comune di Livorno.

All'ordine del giorno vi era l'esame dell'ordinanza n. 11/2018 con la quale lo scorso aprile, per motivi di sicurezza, è stato interdetto l'accesso alle dighe foranee.

Sul punto si è preso atto che entro la fine del mese di agosto verranno completati i lavori, attualmente in corso, di messa in sicurezza per gli addetti ai lavori sulla diga della Meloria e che sarà sviluppato un progetto volto a delimitare un'area sulla stessa Meloria e regolamentarne l'accesso ai pescatori sulla base delle indicazioni degli enti competenti in materia di sicurezza. A breve AdSP e Capitaneria di Porto verificheranno (sulla base di un'apposita valutazione del rischio) la possibilità di ormeggio nella zona retrostante la Meloria, e parte della Curvilinea, delle barche dei pescatori sportivi.

Per quanto riguarda il divieto di accesso alla diga della Vegliaia, è stato deciso di procedere a una verifica dal punto di vista legale della possibilità di concedere nulla osta per lo svolgimento di manifestazioni di pesca sportiva, previa garanzia di adeguate condizioni di sicurezza.

La Conferenza dei servizi ha infine considerato nuovi luoghi per lo svolgimento delle attività di pesca sportiva, ad esempio il molo esterno del bacino di carenaggio nonché i moli Capitaneria ed Elba, previa verifica della fattibilità con il terminalista Porto di Livorno 2000 e la Capitaneria di Porto.

Maxi MSC al terminal Lorenzini: linea potenziata sul Nord America

LIVORNO – Un altro passo importante per avere finalmente una regolamentazione chiara sugli accosti pubblici operativi: “anche sulla base delle previsioni – recita l’incipit del lungo e dettagliato documento congiunto delle Autorità marittima e Autorità portuale, l’ordinanza rispettivamente n. 114 e n. 21 del 13 luglio scorso – di destinazione d’uso delle aree e banchine della radice della Darsena Toscana, delle calate Lucca e Alto Fondale, e del molo Italia”.

*

L’ordinanza arriva proprio insieme alla notizia, confermata dai vertici del terminal Lorenzini, che la MSC ha immesso nel suo servizio per il Nord America che tocca anche il terminal labronico le sue grandi unità tipo “Conti Everest” da circa 9 mila Teu: un successo significativo per il porto grazie anche ai dragaggi, all’allargamento (in corso per raggiungere finalmente 120 metri) della strettoia del Marzocco e anche al coraggio della Direzione Marittima e dei piloti.

*

Gli accosti pubblici sulla base dell’ordinanza congiunta, firmata dal contrammiraglio Tarzia e dall’ingegner Corsini per le rispettive Authority, identifica (art.1) i seguenti accosti pubblici che non sono in concessione ad imprese: radice Darsena Toscana 14F-14G; calata Lucca 15C-15D; canale industriale 33-35; darsena Pisa 41, molo Italia 42N; banchina 54; banchina 75.

-segue

Per la radice della Darsena Toscana 14F, è "preferenziale" l'accosto delle navi ro/ro di linea. In sponda est 15D invece è "preferenziale" l'accosto delle navi cisterna con prodotti chimici, petrolchimici e oli vegetali. Idem nel canale industriale 33 (cisterne con prodotti chimici) darsena Pisa 41 (cerealicole o cemento, polveri alla rinfusa e forestali) molo Italia 42N (navi da crociera) porto mediceo 75 (navi da crociera).

In casi eccezionali le banchine pubbliche possono essere utilizzate – recita ancora l'ordinanza – per operazioni su navi che non è stato possibile lavorare sulle banchine in concessione da parte delle imprese autorizzate. Analogamente l'AdSP e la Capitaneria possono d'intesa, destinare una nave a un accosto pubblico diverso da quello "preferenziale". Seguono nell'ordinanza congiunta gli articoli che specificano come chiedere le autorizzazioni, quali sono i tempi e le regole per utilizzare, anche in deroga, gli accosti pubblici.

Napoli, i 5 Stelle attaccano Spirito: «Waterfront mette a rischio il porto»

Napoli - I parlamentari grillini contro il presidente dell'Adsp: «Intervenga il ministro Toninelli».

Napoli - Per rifare il waterfront del molo Beverello a Napoli, il presidente dell'Autorità portuale del Tirreno Centrale Pietro Spirito mette a rischio la funzionalità del porto partenopeo. È l'allarme lanciato da una interrogazione parlamentare del Movimento 5 Stelle, primi firmatario il senatore Vincenzo Presutto, che chiede al ministro per le Infrastrutture Danilo Toninelli di verificare se questa operazione e l'utilizzo dei fondi senza gara è legittimo. **«In questi giorni il Comitato di gestione dell'ADsP Tirreno Centrale, su proposta del presidente Pietro Spirito, ha approvato modifiche al Bilancio preventivo 2018 dell'Ente per trasferire fondi propri dell'Autorità in favore delle opere per la costruzione del terminal passeggeri, situato alla Calata Beverello nel Porto di Napoli - si legge nell'interrogazione - il problema è che questi fondi sono stati stornati da finanziamenti previsti, per altre opere prioritarie, nel piano operativo triennale 2017-2019, quali la manutenzione delle banchine e delle infrastrutture portuali che, in molte parti, sono notevolmente deficitarie e corrono il rischio di incidere sulla funzionalità del Porto, nonché sulla pubblica e privata incolumità.**

Lo scalo a Gioia Tauro della MSC “Maya”

GIOIA TAURO – Tra le più grandi attraccate nei porti italiani, ha fatto il suo ingresso nel porto di Gioia Tauro la portacontainer Maya della compagnia MSC. Partita dai porti del Far East, dopo alcune settimane di navigazione, l’ultra large container vessel della flotta Mediterranean Shipping Company, passando per il canale di Suez, ha attraccato alla banchina dello scalo calabrese. Costruita nel 2015, ha una lunghezza di circa 400 metri e una larghezza di 60 metri. Si tratta di un vero e proprio gigante del mare dotato di una stazza di 200 mila tonnellate, con una capacità di trasporto container che ha superato i 19 mila teus.

È giunta a Gioia Tauro non a caso. Tra gli elementi che hanno indirizzato la scelta hanno, senz’altro, contribuito le caratteristiche tecniche dello scalo. Grazie, infatti, all’attività dell’Autorità portuale, attenta a mantenere alte le performances infrastrutturali, ai suoi profondi fondali, che raggiungono i 18 metri, all’ampiezza del canale e alla disponibilità dei suoi piazzali, è possibile ricevere e lavorare contemporaneamente tre navi di ultima generazione.

Pronto a dare risposte alle richieste di mercato, per il porto calabrese si tratta di un’ulteriore conferma dei suoi ottimi standard, pienamente riconosciuti dal circuito mondiale dei trasporti marittimi.

Soddisfazione è stata espressa dal commissario straordinario dell’Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha definito l’arrivo in porto della Msc Maya “una importante attestazione di merito verso il nostro scalo. Vantare così elevati livelli qualitativi significa essere uno tra i porti più importanti di settore a livello internazionale – ha aggiunto Agostinelli – in grado di ottenere la fiducia delle linee marittime mondiali. Del resto, il nostro porto, in diverse occasioni, ha già ampiamente dimostrato di essere all’altezza delle sfide lanciate dal mercato, indirizzato a utilizzare mega navi di sempre maggiori dimensioni”.

-segue

Dopo aver concluso le operazioni di imbarco e sbarco di circa 1000 containers, la MSC Maya è diretta verso i porti del Nord Europa, passando per il canale di Gibilterra.

Di Maio visita il porto di Gioia Tauro

Genova - Il ministro del lavoro incontra il commissario Agostinelli e garantisce «l'attenzione del governo sulle sorti dello scalo»

Genova - Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha incontrato il vice premier e ministro del Lavoro, Luigi Di Maio. Lo rende noto, con un comunicato, la stessa Autorità. «Nel corso della visita degli esponenti di governo in Calabria nell'area portuale di Gioia Tauro, presso lo stabilimento industriale dell'imprenditore **Nino De Masi**, **il commissario Agostinelli**, in un incontro privato - si legge in una nota - ha tenuto ad illustrare, sia al vice premier Di Maio che al parlamentare Nicola Morra, le problematiche che, in questo momento, interessano lo scalo calabrese. Dai toni molto cordiali, l'incontro si è rivelato essere molto proficuo. La riunione si è, infatti, conclusa - recita il comunicato - con una chiara manifestazione di preciso interesse rispetto alle sorti dello scalo che sarà seguito, con particolare e diretta attenzione, dal Governo».

Di Maio: «Basta commissariamento per il porto di Gioia Tauro»

Genova - Il ministro del lavoro promette: «Una nuova norma per risolvere l'annosa questione con Messina»

Genova - «Eliminare il commissariamento dell'autorità portuale di Gioia Tauro». È l'obiettivo del ministro Luigi Di Maio, che oggi è stato in visita all'azienda del gruppo De Masi. «L'area di Gioia Tauro - ha detto Di Maio rispondendo alle domande dei giornalisti - è una delle aree più depresse d'Italia, nonostante abbia uno dei porti più importanti d'Europa; dobbiamo investire su questo, sulle aziende di quest'area, sulle eccellenze enogastronomiche di quest'area, sulle operazioni nell'autorità portuale eliminando il commissariamento e ritornando alla normalità anche da questo punto di vista». **«Dobbiamo risolvere l'annosa questione tra Messina e Gioia Tauro - ha puntualizzato Di Maio, che ha anche incontrato il commissario dell'autorità portuale - e lo faremo con una norma e poi eliminando il commissariamento dell'autorità portuale».**

Porto Gioia Tauro: Agostinelli ha incontrato il vice premier e ministro del Lavoro Luigi Di Maio

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 17 LUG – Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli ha incontrato il vice premier e ministro del Lavoro Luigi Di Maio.

Nel corso della visita degli esponenti di Governo in Calabria, nell'area portuale di Gioia Tauro presso lo stabilimento industriale dell'imprenditore Nino De Masi, il commissario Agostinelli, in un incontro privato, ha tenuto ad illustrare, sia al vice premier Di Maio che al parlamentare Nicola Morra, le problematiche che, in questo momento, interessano lo scalo calabrese.

Dai toni molto cordiali, l'incontro si è rivelato essere molto proficuo.

La riunione si è, infatti, conclusa con una chiara manifestazione di preciso interesse rispetto alle sorti dello scalo che sarà seguito, con particolare e diretta attenzione, dal Governo.

Di Maio incontra De Masi

Il ministro dello sviluppo economico e vice premier, Luigi Di Maio ha visitato l'impresa di Antonino De Masi e incontrato una delegazione di portuali. "Nel corso della visita nell'area portuale di Gioia Tauro e nello stabilimento industriale dell'imprenditore Nino De Masi - si afferma in un comunicato dell'Autorità portuale - il commissario Andrea Agostinelli, in un incontro privato, ha illustrato, sia al vicepremier Di Maio che al parlamentare Nicola Morra, le problematiche che, in questo momento, interessano lo scalo calabrese. L'incontro, dai toni molto cordiali, si è rivelato molto proficuo. La riunione si è, infatti, conclusa con una chiara manifestazione di preciso interesse rispetto alle sorti dello scalo che sarà seguito, con particolare e diretta attenzione, dal Governo".

Di Maio "punge" Mct e parla con i lavoratori

gioia tauro Una visita che doveva essere in forma privata ma che alla fine - e non poteva essere diversamente - ha toccato temi molto dibattuti al porto. Il ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio ieri a Gioia Tauro ha prima incontrato il commissario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli, che ha esposto le criticità dello scalo, poi ha incontrato una delegazione del sindacato Sul dentro l'azienda De Masi e ha rilasciato una serie di esternazioni importanti.

«Questo commissariamento dell' **Autorità portuale** deve finire. Sembra quasi un'agonia». Non ha detto come e non ha indicato i tempi, ma si è lasciato andare a una possibile riformulazione del testo di riforma della legge sui porti.

Poi ha chiamato in causa indirettamente la società terminalista dello scalo, Medcenter Container Terminal.

Senza nominarla ha detto: «Le aziende che non rispettano i patti con lo Stato saranno penalizzate». Anche in questo caso nessun cenno sul come.

Infine ha ascoltato le doglianze dei rappresentanti del Sul (Daniele Caratozzolo, Enzo Malvaso e Antonio Luvarà) che hanno spiegato la gravissima situazione dello scalo e lo stallo dell'Agenzia del Lavoro **portuale**. «Siamo stati lasciati soli e a distanza di un anno dai licenziamenti nessuno è stato chiamato al lavoro da Mct».

Tutto annotato da Di Maio, che ha anche spiegato che la situazione dello scalo calabrese è stata presa in carico dal ministro alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, che dovrebbe essere in Calabria a settembre, proprio al porto di Gioia Tauro.

Ieri, intanto, altra infuocata riunione delle organizzazioni sindacali nella sede dell' **Autorità portuale** con i rappresentanti della Mct.

Mancano ancora gli investimenti e - mentre le verifiche dell' Authority sono entrate nel vivo - non ci sono segnali tangibili di un cambio di rotta rispetto al passato. Nuovo faccia a faccia previsto per giorno 30 luglio sempre nella sede dell' Authority, ieri non tenera con il terminalista.

Palermo: noi il Mediterraneo

PALERMO – L'aveva promesso subito Pasqualino Monti, assumendo la presidenza dell'Autorità di sistema della Sicilia occidentale: che non si sarebbe accontentato a gestire un insieme complesso, sotto alcuni aspetti disordinato, sotto altri conflittuale o anche rassegnato. E il workshop di venerdì prossimo, dal significativo titolo di "Noi, il Mediterraneo...12 mesi all'anno" coglie alla perfezione la sfida. Lo stesso panel degli interventi previsti conferma che si sta lavorando ai massimi livelli. Siamo perciò più che orgogliosi di aver potuto allegare a questo numero della Gazzetta un Quaderno assai speciale, con i programmi, le proposte e gli impegni di Monti e dei suoi.

Il programma dei saluti è già significativo, con i protagonisti non solo del rilancio dell'intera Sicilia, ma anche della portualità nazionale: Leonluca Orlando, Salvatore Gravante, Giovanni Pettorino, Mauro Coletta, Massimo Sessa, Gaetano Armao e Gianfranco Miccichè sono nomi pesanti. Ma lo sono ancora di più, senza voler peraltro fare classifiche, il ministro degli affari europei Paolo Savona e il presidente della Regione Nello Musumeci che interverranno dopo la relazione di Pasqualino Monti. La quale si pone obiettivi storici: il rilancio del network portuale per una rigenerazione sociale ed economica, il recupero della centralità della Sicilia occidentale per le crociere, il turismo nautico e le Autostrade del mare.

Monti non è personaggio da sole parole; e l'ha dimostrato anche a Civitavecchia e nella presidenza di Assoporti. Non è personaggio che abbia paura a rompere gli schemi tradizionali, quando gli obiettivi da raggiungere gli sono chiari e congeniali. Sarà dunque, quella di venerdì, una giornata storica non solo per i porti siciliani ma per l'intera Sicilia, suggellata dalle conclusioni del sottosegretario al MIT Rixi. Dove c'è già aria nuova.

Per noi che vogliamo bene alla Sicilia e ai siciliani, un impegno: saremo al loro fianco, informando e commentando, anche nell'attuazione del programma che prenderà ufficialmente corpo tra due giorni. E auguri.