



INDICE



Trieste:

"...Nei primi dieci mesi del 2018 il porto di Trieste ha movimentato 52,9 milioni di tonnellate di merci..." (Informare, Informazioni Marittime)

"...A Trieste battesimo della Costa Venezia..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Troppe fake news sul porto di Venezia..." (La Gazzetta Marittima)

"...Approvato progetto di protezione canale Malamocco-Marghera..." (Informatore Navale)

Genova:

"...Generazione giovani per il Cluster marittimo..." (The Medi Telegraph)

"...Aspettiamo fino al 20 per l'accordo poi siamo pronti a fermarci..." (Repubblica)

Piombino:

"...Gli "sponsons" in nord Europa..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Formazione e addestramento all'interporto Vespucci..." (La Gazzetta Marittima)

"...West già pronta una bozza di "Position Paper"..." (Gazzetta Marittima)

"...I terminal livornesi sono fra i peggiori in Italia..." (La Nazione-Il Telegrafo)

Napoli:

"...Duro scontro tra A.N.C.I.P. e AdSP Napoli..." (La Gazzetta Marittima)

Salerno:

"...Due nuove gru al Salerno Container Terminal..." (Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Consegnati attestati corso tutela privacy e P.A...." (Italpress)

Gioia Tauro:

"...Bocciati i licenziamenti con l'algoritmo..." (The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud)

I porti siciliani:

"...Ora struttura ad hoc per gestione..." (La Sicilia)

"...Firmato il protocollo d'Intesa tra Assotir e Società di Interporti Siciliani SpA..." (Economia Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
12 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Informare

Nei primi dieci mesi del 2018 il porto di Trieste ha movimentato 52,9 milioni di tonnellate di merci (+3,5%)

Rinfuse liquide in crescita del +1,2%. Più accentuati gli incrementi delle merci varie (+8,5%) e delle rinfuse secche (+15,1%)

Dopo aver archiviato i primi nove mesi del 2018 con un traffico complessivo di 47,5 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +4,6% sul corrispondente periodo dello scorso anno, ad ottobre 2018 il porto di Trieste ha movimentato un totale di 5,4 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione del -5,3% sull'ottobre 2017 che - assieme al -3,8% segnato a settembre 2018 - ha determinato una riduzione del trend di crescita complessivo del traffico movimentato dallo scalo portuale giuliano nei primi dieci mesi di quest'anno rispetto allo stesso periodo del 2017.

Il dato consuntivo dei primi dieci mesi del 2018 è di 52,9 milioni di tonnellate, con un incremento del +3,5% sul periodo gennaio-ottobre dello scorso anno, di cui 45,6 milioni di tonnellate allo sbarco (+3,4%) e 7,3 milioni di tonnellate all'imbarco (+3,9%). Il principale flusso di traffico, quello delle rinfuse liquide, si è attestato complessivamente a 36,5 milioni di tonnellate (+1,2%), di cui 35,0 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (0%), 1,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+52,8%), 56mila tonnellate di prodotti chimici (+23,5%) e 51mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-65,6%). Nel segmento delle merci varie il totale è stato di 14,9 milioni di tonnellate (+8,5%), di cui 6,8 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+16,4%) realizzate con una movimentazione di container pari a 601.032 teu (+17,0%), 7,3 milioni di tonnellate di rotabili (+0,3%) e 785mila tonnellate di altre merci varie (+31,5%). In crescita anche le rinfuse solide con complessive 1,5 milioni di tonnellate (+15,1%), di cui 586mila tonnellaggi di minerali e materiali da costruzione (+28,5%), 373mila tonnellate di prodotti metallurgici (+16,2%), 318mila tonnellate di carbone e lignite (-1,4%), 156mila tonnellate di cereali (+15,9%) e 34mila tonnellate di altre rinfuse solide (-16,8%). Nel settore dei passeggeri, il traffico crocieristico è stato di 57mila persone (-41,6%) e quello dei traghetti e dei servizi locali di 41mila persone (+61,5%).

Informazioni Marittime

Dieci mesi in crescita per il porto di Trieste

52,9 milioni di tonnellate merce movimentata, in crescita del 3,5 per cento

Il porto di Trieste ha movimentato 52,9 milioni di tonnellate merce nei primi dieci mesi di quest'anno, tra gennaio e ottobre, crescendo del 3,5 per cento.

Di questi, la maggior parte sono in **sbarco** (45,6 milioni di tonnellate), il resto in **imbarco** (7,3 milioni). Trieste è il porto del petrolio e le rinfuse liquide sono la voce più corposa: 36,5 milioni di tonnellate, cresciute dell'1,2 per cento.

Le sono state 1,5 milioni di tonnellate, in crescita del 15,1 per cento.

Le sono state 14,9 milioni di tonnellate, in crescita dell'8,5 per cento.

I balzano a 601 mila teu, in crescita del 17 per cento.

Le sono state 7,3 milioni di tonnellate, stabili (+0,3%).

I sono stati 98 mila, di cui 57 mila crocieristi e 41 mila di cabotaggio.

A Trieste il battesimo della “Costa Venezia”

GENOVA – Si terrà a Trieste il 1 marzo 2019 la cerimonia di battesimo di Costa Venezia, la prima nave di Costa Crociere progettata appositamente per offrire al mercato cinese. Sarà “ il meglio dell’Italia!” ed è attualmente in costruzione presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

Costa Venezia fa parte di un piano di espansione che comprende un totale di 7 nuove navi in consegna per il Gruppo Costa entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro. Con una stazza di 135.500 tonnellate lorde, una lunghezza di 323 metri e una capacità di oltre 5.100 ospiti, Costa Venezia sarà la più grande nave introdotta da Costa nel mercato cinese. Proporrà una serie di innovazioni mai viste prima, pensate in maniera specifica per la clientela cinese, che porteranno gli ospiti alla scoperta della cultura, dello stile di vita e delle eccellenze italiane, a cominciare dagli interni, ispirati alla città di Venezia.

Il programma dei festeggiamenti per il battesimo di Costa Venezia a Trieste, in via di definizione con ulteriori importanti novità che potrebbero essere comunicate nei mesi a venire, prevede il coinvolgimento dell’intera città grazie a uno spettacolo di fuochi d’artificio che sarà visibile da Piazza Unità d’Italia e maxi schermi per seguire la cerimonia di taglio del nastro. All’evento parteciperanno circa 1.500 ospiti provenienti da Cina, Corea del Sud, Giappone e da vari paesi europei, che avranno la possibilità anche di scoprire Trieste e il suo territorio, dal momento che la nave rimarrà ormeggiata nel porto giuliano sino al 3 marzo, quando partirà per la sua prima crociera. Si tratta di una ulteriore ricaduta positiva per la regione, in aggiunta a quelle derivanti dalla costruzione della nave nel cantiere di Monfalcone, che sta coinvolgendo migliaia di lavoratori dei cantieri e dipendenti dell’indotto.

-segue

"Siamo molto lieti di festeggiare il battesimo di Costa Venezia in una bellissima città italiana come Trieste. Costa è stata la prima compagnia ad operare in Cina nel 2006 e negli anni ci siamo affermati come leader offrendo un prodotto che punta sull'eccellenza italiana. Costa Venezia proporrà ulteriori novità mai viste prima, pensate appositamente per offrire al cliente cinese un'autentica esperienza italiana, che segneranno una nuova era non solo per Costa ma per l'intero mercato cinese, tra i più promettenti al mondo in termini di crescita futura" – ha dichiarato Mario Zanetti, direttore generale di Costa Group Asia.

Costa Venezia farà rivivere agli ospiti cinesi l'unicità della cultura veneziana e italiana. Il teatro della nave sarà ispirato al teatro veneziano "La Fenice"; l'atrio principale ricorderà "Piazza San Marco", mentre i ristoranti ricalcheranno la tipica architettura delle calli e dei campi veneziani. A bordo ci saranno anche delle vere e proprie gondole, realizzate dagli artigiani dello Squero di San Trovaso, mentre un'incantevole festa in maschera ricreerà la magica atmosfera del famoso Carnevale di Venezia. Gli ospiti potranno inoltre assaporare le prelibatezze della cucina italiana, fare shopping nei negozi di bordo con tanti marchi famosi del "made in Italy" e godersi l'intrattenimento italiano di fama internazionale. Allo stesso tempo potranno sentirsi come a casa loro, grazie all'offerta di un'ampia scelta di cucina cinese, del karaoke in stile cinese, e di feste come il "Golden Party", pieno di sorprese e di regali da poter vincere ogni dieci minuti.

La prima crociera di Costa Venezia, quella di vernissage, partirà da Trieste il 3 marzo 2019, diretta in Grecia e Croazia. L'8 marzo la nave sarà nuovamente a Trieste per la partenza della crociera inaugurale: un viaggio eccezionale, lungo ben 53 giorni, sulle orme di Marco Polo, che attraverserà il Mediterraneo, il Medio Oriente, il sud-est asiatico e l'Asia orientale, prima di arrivare a Tokyo. Quella di vernissage e la crociera inaugurale saranno le uniche partenze disponibili per gli ospiti europei e americani per godersi una vacanza sulla nuova nave. Dal 18 maggio 2019 infatti Costa Venezia sarà dedicata esclusivamente agli ospiti cinesi, offrendo crociere in Asia con partenza da Shanghai.

CON IL RISCHIO DI "UCCIDERE" L'OPERATIVITÀ DELLO SCALO

Troppe fake news sul porto di Venezia

Alla "NON Assemblea" di Federagenti i dati scientifici smentiscono gli allarmi inquinamento, turismo e rischio incidenti

ROMA – Una vecchia rubrica della Settimana Enigmistica si intitolava: Sapevate che... e conteneva alcune informazioni su mondi diversi e su eventi, fatti e realtà sostanzialmente differenti dall'ordinaria percezione pubblica. Federagenti ha provato ad applicare questo concetto, "lo sapevate che" al caso Venezia e al tema delle grandi navi, non con lo spirito di contrapporsi a chi si oppone alla presenza in Laguna delle grandi navi da crociera, ma con l'intenzione di ripristinare la verità, di contrastare le troppe numerose fake news che sul caso Venezia sono fiorite rigogliose.

Il tutto attingendo a studi scientifici, accademici e persino di associazioni ambientaliste che sgratolano quella che è diventata verità condivisa, ma che tale non è. Il tutto nella convinzione che soluzioni vere debbano compenetrare tutela ambientale e tutela

di Venezia, con le esigenze e la sopravvivenza di un porto che di Venezia è stato la ragione di esistere.

Ed ecco i pilastri del NO Venezia, o meglio NO navi che sono crollati in una sintesi presentata da Federagenti e in particolare da Assoagenti Veneto in occasione della "NON assemblea" in corso di svolgimento a Roma, presso la sede di Confcommercio.

1) Le navi e il canale dei Petroli stanno distruggendo la laguna: FALSO. Una recente ricerca dello Studio Rinaldo dimostra che le cause dell'erosione della Laguna sono da ricercare non nelle navi, bensì nelle dighe foranee alle Bocche di Malamocco che avrebbero dovuto incidere positivamente.

2) I crocieristi sono i responsabili dell'invasione turistica: FALSO. Incidono di meno del 5% sul totale di oltre 30 milioni di turisti ed effettivamente quelli che

visitano la città non raggiungono il 2% (meno di 400 mila persone).

3) Le navi inquinano l'aria di Venezia: FALSO. Le navi sono il mezzo di trasporto meno inquinante e da un'analisi compiuta da un centro ricerche ambientalista tedesco risulta che un singolo vaporetto inquinava di più di una grande nave da crociera.

4) Le navi con il moto ondoso che producono erodono le fondamenta: FALSO. Tutti i rapporti indicano il contrario e anche recenti filmati sulle manifestazioni NO navi mostrano come il moto ondoso prodotto da una grande nave a 6 nodi sia quasi nullo.

5) Le grandi navi possono entrare in San Marco: FALSO. Le batimetrie ovvero le mappe dei fondali evidenziano come le grandi navi possono navigare solo al centro di alcuni canali per ragioni di pescaggio della loro

chiglia. Uno spostamento dalla rotta ottimale si tradurrebbe in un immediato blocco della nave nei fondali fangosi.

6) Le grandi navi provocano incidenti: FALSO. Tutte le statistiche ufficiali dimostrano il contrario. Mai una grande nave coinvolta.

7) I crocieristi non lasciano ricchezza alla città: FALSO. L'impatto economico diretto delle crociere è computato al ribasso in circa 155 milioni di euro e fra il 2013 e il 2017 le limitazioni al traffico sono costate a Venezia oltre 123 milioni di euro.

I dati sono stati illustrati dal presidente di Assoagenti Veneto, Alessandro Santi, con il dichiarato intento non di alimentare polemiche, bensì di sopirle al fine di consentire al porto di sopravvivere e di continuare a rappresentare, dopo il turismo, la principale e storica attività della città.

La Commissione per la Salvaguardia di Venezia approva il progetto di protezione del Canale Malamocco-Marghera

Venezia, 11 dicembre 2018 – La Commissione per la Salvaguardia di Venezia, riunitasi stamane, ha approvato il progetto di “Protezione del Canale Malamocco-Marghera” promosso dall'Autorità di Sistema Portuale con un paio di prescrizioni relative alla forma delle palancole, che dovranno minimizzare il ritorno dell'onda, e alla velocità delle navi, che dovrà mantenersi al di sotto del limite che stabilirà la Capitaneria di Porto di Venezia mediante apposita ordinanza ai fini della sicurezza della navigazione, per tutta la durata dei lavori.

Il presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino dichiara:

“Non solo l'Autorità di Sistema Portuale ma, sono certo, l'intera comunità portuale accoglie con soddisfazione la decisione della Commissione per la Salvaguardia di Venezia che dà il via libera ai lavori di manutenzione del Canale Malamocco-Marghera. La scelta della Commissione riconosce così l'efficacia tecnica di un progetto sviluppato sfruttando modalità d'intervento sostenibili, in linea con quanto previsto dalla legislazione relativa alla laguna di Venezia. Un progetto che, mantenendo adeguati livelli di salvaguardia dell'eco-sistema lagunare, raggiunge anche l'obiettivo della salvaguardia della portualità e, di conseguenza, rafforza la sostenibilità culturale, sociale ed economica di Venezia. Poter finalmente garantire pienamente l'accessibilità nautica del porto, così come previsto dal Piano Regolatore Portuale, consente al nostro scalo di mantenere standard competitivi adeguati alle sfide imposte dal mercato, a beneficio di tutte le attività insediate, e di interpretare al meglio il ruolo, che gli è proprio, di motore economico della nostra regione e di porta d'accesso ai mercati internazionali per i distretti produttivi veneti. Sarà ovviamente cura dell'Autorità di Sistema Portuale dare seguito alle prescrizioni emerse dalla Commissione di Salvaguardia”.

Porti: Venezia, Salvaguardia approva progetto Canale Petroli

Prescrizioni su forma palancole e velocità navi durante lavori

VENEZIA, 11 DIC - La Commissione per la Salvaguardia di Venezia ha approvato stamani il progetto di protezione del Canale "Malamocco-Marghera" promosso dall'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Nord.

Sono state fissate - informa l'Authority - prescrizioni relative alla forma delle palancole che dovranno minimizzare il ritorno dell'onda, e alla velocità delle navi, che dovrà mantenersi al di sotto del limite stabilito dalla la Capitaneria di Porto ai fini della sicurezza della navigazione, per tutta la durata dei lavori.

Per il presidente Pino Musolino "non solo l'Autorità di Sistema Portuale ma, sono certo, l'intera comunità portuale accoglie con soddisfazione la decisione della Commissione. La scelta riconosce l'efficacia tecnica di un progetto sviluppato sfruttando modalità d'intervento sostenibili, in linea con quanto previsto dalla legislazione relativa alla laguna di Venezia. Un progetto che, mantenendo adeguati livelli di salvaguardia dell'ecosistema lagunare, raggiunge anche l'obiettivo della salvaguardia della portualità e, di conseguenza, rafforza la sostenibilità culturale, sociale ed economica di Venezia. Poter finalmente garantire pienamente l'accessibilità nautica del porto, così come previsto dal Piano Regolatore Portuale, consente al nostro scalo di mantenere standard competitivi adeguati alle sfide imposte dal mercato, a beneficio di tutte le attività insediate, e di interpretare al meglio il ruolo che gli è proprio di motore economico della nostra regione, e di porta d'accesso ai mercati internazionali per i distretti produttivi veneti. Sarà ovviamente cura dell'Autorità di Sistema Portuale - conclude - dare seguito alle prescrizioni emerse dalla Commissione di Salvaguardia".

Genova, generazione giovani per il Cluster marittimo

Genova - Le proposte del gruppo giovani del Propeller Club Port of Genoa presentate al Comune di Genova.

Genova - Inserire stabilmente il porto di Genova nel circuito dei grandi progetti europei come accade per gli scali marittimi continentali dove si stanno sperimentando tecnologie innovative legate al trasporto veloce delle merci (Amburgo prenota i treni Hyperloop , sorta di treno avveniristico inserito in un cilindro che viaggeranno a mille chilometri orari ndr) e terminal completamente automatizzati a controllo remoto mentre a Rotterdam è già stato avviato il progetto pilota per ottenere 47 chilometri di banchine portuali connesse per gestire in modalità autonoma le manovre delle imbarcazioni commerciali e sviluppare l'analisi predittiva su flussi di traffico per prevenire eventuali criticità legate alla congestione operativa dei terminal portuali.

Questa, in breve, una delle tante proposte elaborate dal gruppo giovani del Propeller Club Port of Genoa e presentate al Comune di Genova nel corso di un recente incontro al quale, in rappresentanza della Giunta, ha preso parte il vice sindaco della città Stefano Balleari. Il dossier si articola sostanzialmente su tre temi: sistema portuale genovese e servizi alle navi, formazione altamente specializzata, sviluppo della grande industria nautica da diporto legata al fattore turistico. **L'incontro, tra le altre cose, ha messo in luce i molteplici aspetti professionali rappresentati nell'agguerrita pattuglia dei giovani manager dello shipping guidata da Umberto Novi. Sotto lo sguardo attento del Presidente del Propeller Club ,Giorgia Boi si sono infatti susseguiti esperti dell'hi-tech digitale come Marco Fehmer (DSP Data and System Planning)) propenso a traghettare la realtà portuale genovese verso le esperienze in atto in gran parte dei porti nord europei. Per gli avvocati marittimisti, Martina Iguera ha delineato la necessità di avviare a Genova una Academy dello Shipping con il concorso delle aziende del settore, Giulia Fioretti ha sottolineato l'opportunità legata al polo delle demolizioni navali alla luce di quanto fatto per lo smantellamento della Costa Concordia, Lorenzo Fabro ha insistito sulla opzione offerta della grande nautica con un polo permanente dei servizi (Marinas e cantieristica) . Sul versante delle aziende , da citare inoltre gli interventi di Chiara De Angelis (Imasco) sul tema di Genova come porto rifugio, Alberto Abrassi (Costa Crociere) sull' ulteriore sviluppo del mercato crocieristico e relative ricadute economiche sulla città.**

-segue

Aldo Coppa (Hapag Lloyd Italy) ha infine lanciato l'idea di un G20 dello Shipping da tenersi nel capoluogo ligure con la partecipazione di grandi gruppi armatoriali e rappresentanti dei più importanti scali marittimi internazionali. Chiusura dell'incontro con il comandante del Porto di Genova, Ammiraglio Nicola Carlone che, sottolineando il necessario approfondimento del concetto di sicurezza in relazione ad alcuni dei temi analizzati durante l'incontro quali porto sicuro e polo delle demolizioni navali, ha comunque auspicato un confronto tra i giovani del Propeller e quelli della Guardia Costiera.

Benvenuti: 'Aspettiamo fino al 20 per l'accordo poi siamo pronti a fermarci'

MASSIMO MINELLA

«Siamo sempre stati ai patti, rispettato tutti gli accordi, presentato i piani che ci avevano chiesto. Adesso non possiamo accettare che altri non rispettino le regole». Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica, da un paio di mesi riconfermato alla guida dei portuali per la quarta volta, non ne fa una questione di principio. «Abbiamo fatto quello che avevamo concordato, niente di più» aggiunge. Ma adesso la triangolazione con l'autorità portuale e con i terminalisti non ha ancora condotto allo sblocco dei pagamenti per prestazioni già svolte nel 2018. E questo sta mettendo in seria difficoltà la Compagnia Unica. Al punto che, se i pagamenti non verranno sbloccati entro una settimana, allora non si riuscirà a pagare lo stipendio di dicembre e inevitabilmente scatterà la protesta dei lavoratori. «Ma come glielo dico a chi ha fatto ventisei giornate di lavoro?» si chiede ancora Benvenuti che da giorni, festività comprese, sta passando da un tavolo all'altro.

Una trattativa infinita, console Benvenuti?

«Guardi, non è nemmeno una trattativa, perché non c'è proprio niente da trattare. È tutto più semplice, anche se ovviamente i problemi si moltiplicano. Ci sono dei terminalisti che devono ancora pagarci delle giornate e credo che su questo nessuno possa dire il contrario. E poi siamo alle prese il consueto

rallentamento burocratico e con questioni vecchie sia con i terminalisti, sia con l'autorità portuale».

Anche con l'autorità portuale?

«Non ci è stata pagata la formazione, come concordato. Alla fine, se quanto dovremmo percepire non ci viene riconosciuto, finisce che ci troviamo senza liquidità».

E così si arriva al 20 dicembre...

«Appunto. Arrivi al 20 e scoppi il caso e inevitabilmente la nostra reazione. Ma perché dobbiamo arrivare a questo punto? Ne ho parlato con tutti, dal prefetto alla regione fino al sindaco. Abbiamo sempre dialogato su tutto e lo stiamo facendo ancora adesso, dall'allerta rossa alla

sicurezza, dall'organizzazione del lavoro alle prestazioni offerte. Non è possibile però che quando tocca a noi, allora cominciano i problemi».

Ma da questi incontri non arriva alcun segnale positivo?

«Non dico questo. Ci siamo visti anche ieri, abbiamo affrontato un pezzo della questione con il Vte l'autorità. Ma il tempo sta terminando. Ancora sette, otto giorni e la frittata è fatta. Quello che davvero che mi fa rabbia è, ripeto, che non è una trattativa, è lavoro già svolto. Non sfugga che noi abbiamo un credito nei confronti dei terminalisti, ma a nostra volta dobbiamo onorare prestazioni forniteci ad esempio da Intempolavoro. Insomma,

dobbiamo pagare i nostri fornitori. Se i soldi non arrivano salta tutto quanto».

Come sono i rapporti con l'autorità? Avete sempre parlato di un rapporto proficuo di confronto con il presidente Signorini.

«Ma sì, certo Signorini c'è. C'era anche l'8 dicembre, non dico che non sia disponibile a esaminare tutte le questioni sul tavolo. Ma noi dobbiamo guardare ai risultati. Quando ci è stato chiesto di presentare il piano lo abbiamo fatto rispettando sempre i tempi. E ogni volta che siamo chiamati a discutere di un problema legato al lavoro portuale siamo presenti. È giusto che sia così. Mi pare però altrettanto corretto che anche nei nostri confronti valga lo stesso metro. Io ho parlato con i sindacati, con i delegati, ho chiesto a tutti un impegno diretto sulla vicenda. Dobbiamo chiudere entro il 20, anche perché abbiamo anche tante altre questioni da affrontare».

Tipo?

«Stiamo acquisendo dei pareri pro veritrate che dimostrino come quanto ci viene riconosciuto non rientri nell'ambito degli aiuti di Stato. Un'altra partita delicata, che andrebbe affrontata in una situazione più tranquilla».

Il crollo del Ponte Morandi ha reso tutto quanto più complesso, non solo per

l'organizzazione del lavoro, ma anche per l'attività dei terminalisti e per quella dell'autorità portuale...

«Ma certo, e chi non ne tiene conto? C'è stato il crollo, devastante nella sua drammaticità, nessuno dimentica. E sappiamo bene che da quel momento è diventata dura per tutti. Ma questo può bastare per non pagare gli stipendi a chi lavora? Io dico proprio di no».

A proposito, come chiederete il 2018 come giornate di lavoro?

«La stima, a pochi giorni dalla fine dell'anno, è di una flessione rispetto al 2017 del 9 per cento, dal punto di vista operativo. Prima del crollo si ipotizzava un aumento delle giornate di lavoro del 4 per cento. Siamo quindi sotto di tredici punti. Ovviamente, la situazione si è ribaltata da agosto».

Console Benvenuti, ma se non accade nulla fino al 20 dicembre, che iniziative assumerete?

«Qualcosa succede, su questo non ho il minimo dubbio. Ora però preferisco concentrarmi sul presente, piuttosto che guardare più il là.

Continuiamo a trattare, lo facciamo tutti i giorni, anche oggi (ieri per chi legge n.d.r.)».

Ma secondo lei come si dovrebbe impostare il confronto?

«Secondo me è necessario che il prefetto convochi un tavolo con tutti i soggetti interessati. Spero lo faccia e al più presto. Noi abbiamo sempre rispettato tutti i nostri obblighi e non abbiamo mai smesso di fare sacrifici. Ma pretendiamo il rispetto degli accordi e il riconoscimento di quanto è già stato pattuito. La nostra flessibilità consente ai terminalisti di rispondere a ogni tipo di esigenza, in ogni momento della giornata. La nostra formazione, che ha un costo non indifferente, è sinonimo di professionalità. Adesso però è giusto che quanto abbiamo fatto con le nostre giornate di lavoro ci venga riconosciuto. Se non sarà così, saremo costretti a farci sentire in altro modo».

Gli “sponsons” in nord Europa?

PIOMBINO – La notizia non è ufficiale, ma circola sulle banchine di Piombino dopo che a lungo ci si è interrogati sulla destinazione degli “sponsons”, ovvero dei grandi cassoni galleggianti che contribuirono a sollevare e raddrizzare il relitto della Costa Concordia al Giglio. Andrebbero nel mare del nord, per funzionare ancora una volta da maxi-galleggianti.

Non si può dire che non abbiano viaggiato, i famosi cassoni: assemblati e poi imbarcati a Livorno al terminal del canale Industriale, dove erano arrivati da Genova diretti al Giglio, sono stati agganciati al relitto e hanno contribuito al suo trasporto in sicurezza a Genova. Da qui sono tornati a Piombino su apposite chiatte, con l'ipotesi di essere smantellati per fornire materiale alle acciaierie o addirittura per realizzare un bacino galleggiante a servizio dell'area di demolizioni che sta per partire dall'AI tra i gruppi Neri e Cantiere San Giorgio del porto.

Adesso circola invece la voce che la ex Titan utilizzerà questi maxi-galleggianti per tenere a galla alcune vecchie piattaforme petrolifere in disuso, fino alla loro destinazione nei porti di demolizione.

CON LA PRESENTAZIONE DEL PROGETTO LOGISTIC INFRASTRUCTURE'S SENIOR TECHNICIAN

Formazione e addestramento all'interporto Vespucci

Una mattinata di lavori sui corsi, sulle esperienze dei frequentatori e sulle opportunità - Il Centro di "formazione simulata"



Vincenzo Poerio



Raffaele Brasile

GUASTICCE - "Formazione e addestramento nel cuore operativo (segue in ultima pagina)"

Formazione e addestramento

della logistica": è il tema che sarà sviluppato lunedì prossimo 10 dicembre all'interporto toscano "Vespucci", in un workshop cui seguirà, in tarda mattinata, l'inaugurazione del "Centro di formazione simulata" dello stesso interporto.

La formazione nel settore della logistica sta ormai assumendo un'importanza determinante perché le specializzazioni sono in forte sviluppo e l'innovazione è presente in tutti i processi, dal magazzinaggio alla spedizione, dal trasporto alla consegna. Due ore di intensi rapporti, a partire da quello dell'assessore regionale all'istruzione, formazione e lavoro Cristina Grieco a quello dell'ingegner Vincenzo Poerio, già AD del cantiere Benetti e oggi responsabile di ISYL che illustrerà la conclusione del primo corso di formazione e le caratteristiche di quello nuovo del progetto LIST (Logistic Infrastructure's

Senior Technician). Seguiranno per spiegare il centro di formazione simulata l'imprenditore Raffaele Brasile e l'esperta in formazione Francesca Marcucci. La mattinata si concluderà con interventi di diplomati nel progetto LIST e con la consegna degli attestati a chi ha conseguito la qualificazione.

Sul “sistema dei sistemi portuali” West già pronta una bozza di “Position Paper”

LIVORNO – Federmanager e Autorità portuale di sistema in piena sintonia sulla necessità che i sistemi portuali “facciano sistema”. Dal convegno di venerdì scorso in Fortezza Vecchia, ulteriormente arricchito dal veloce ma esaustivo passaggio del viceministro del MIT Edoardo Rixi, è uscita unanimità di assenso sul “sistema dei sistemi”. Parole, certo. Ma anche qualche impegno concreto se, come ha detto Stefano Corsini, c’è già in gestazione una bozza di “Position Paper” che avrebbe avuto l’ok delle quattro Autorità di sistema per ora coinvolte. Civitavecchia, Livorno, La Spezia e anche Genova, che in Fortezza Vecchia ci ha dato buca, ma il cui presidente Signorini ha assicurato il proprio appoggio.

Le cronache dei quotidiani – Il Telegrafo per mia mano, il Tirreno per mano del capocronista Alessandro Guarducci e di Flavio Lombardi – hanno riferito, sia pure con qualche diversità di ottica, sul dibattito. Troverete qui a fianco una sintesi delle sintesi. Due però gli elementi sui quali ci sentiamo di insistere su queste colonne. Il primo: malgrado la riforma Delrio prevedesse fin dall’istituzione (decreto 169/2016) una “conferenza nazionale di coordinamento” delle AdSP, questo coordinamento ad oggi rimane più un’aspirazione che una realtà, per cui è bene almeno cominciare per aree omogenee.

Il secondo: coordinarsi tra istituzioni è facile a dirsi, ma non altrettanto a farsi; e lo sanno bene sia i presidenti intervenuti in Fortezza Vecchia – Francesco Maria di Majo, Carla Roncallo e Stefano Corsini – ma anche le altre istituzioni e tutti gli operatori privati. E’ stato solo un disguido, o l’assenza di un rappresentante delle due regioni – pur invitate – ha avuto un significato? E il pacato ma urticante intervento del direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia, va letto solo come sollecito a un chiarimento legislativo delle competenze all’interno di ogni “sistema”?

-segue

Sebbene sia stato evitato accuratamente ogni riferimento allo scontro tra Autorità sul caso del terminalino Grimaldi in Darsena Toscana, la vicenda – ancora in mano alla magistratura penale – è il paradigma di una sinergia dentro lo stesso porto che è un'Araba Fenice. Ovvero, che ci sia ciascun lo dice, dove sia nessun lo sa.

*Non scherziamoci sopra, quella dei confini di competenza è una faccenda maledettamente seria. Tanto quanto la necessità di metter mano al Codice degli appalti – condannato dallo stesso viceministro Rixi – e di tagliar le unghie a una burocrazia ormai diventata fuori controllo. Va riconosciuto ai partecipanti alle due tavole rotonde organizzate da Federmanager – e al suo presidente Claudio Tonci, assistito in tutto il percorso dal suo vice Fabrizio Ceccherini – di essersi mantenuti in tema, evitando le parecchie zone d'ombra che sul porto e sui porti fatalmente non mancano. Però qualche grido di dolore – o almeno: sussurro – c'è stato: come l'interrogativo di Alberto Ricci, Confindustria Livorno & Carrara, sul perché la gara per la Porto 2000 sia rimasta congelata da quasi un anno. Risposte? Un silenzio tombale. O come il fatto che Gina Giani abbia sì difeso con la consueta bravura il "sistema" aeroportuale tra Pisa e Firenze, ma abbia sfumato (o taciuto, se preferite) l'assoluta mancanza di collegamenti rapidi tra Pisa e Livorno, che è pure la seconda città della Toscana, e il realismo di una soluzione tipo tramvia veloce tra Firenze e Pisa invece di insistere su una "pistona" fiorentina che continua ad essere osteggiata dal territorio.

Temi marginali, va detto: perché Federmanager ha insistito – supportata dall'AdSP livornese, sul "progetto di collaborazione" tra le quattro Authority portuali. Ma le uscite dal seminato non sono state sul sesso degli angeli, hanno investito temi reali. E anche per questo, il convegno non è stato un mero esercizio di aspirazioni teoriche ma si è calato sulla realtà. Sperando che non finisca tutto qui.

Antonio Fulvi

-segue

LIVORNO – La prima tavola rotonda, quella coordinata dal nostro direttore sul tema dei traffici portuali, è stata di fatto preminente rispetto alla seconda, sui traffici crocieristici e le autostrade del mare coordinata da Alessandro Guarducci de Il Tirreno; ma solo perché agli interventi dei tre presidenti delle AdSP – Carla Roncallo, Enrico Maria di Majo e Stefano Corsini – e a quelli dei due Comuni livornesi, Francesca Martini a nome del sindaco Nogarin e Massimo Giuliani sindaco di Piombino – è seguito immediatamente l'arrivo e il coinvolgimento del viceministro Rixi. Che ha ovviamente monopolizzato il dibattito sui temi nazionali, sui sistemi e le tante storture della logistica.

Crociere e Autostrade del mare hanno avuto anch'esse il loro spazio, in particolare perché sia Rixi, sia Corsini che il presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri ne hanno parlato come un'opportunità da coltivare e incrementare, non solo sui porti principali – e Carla Roncallo ha riferito sulle prospettive anche per Marina di Carrara – ma anche sulle isole, in un territorio tirrenico e ligure che offre più d'una grande bellezza. Per di Majo, che ha soltanto accennato ai problemi del suo rissoso "sistema", è altrettanto importante coordinare la portualità del Tirreno con quella dell'Adriatico, in attesa che gli strumenti nazionali previsti dalla riforma avviino sul serio un coordinamento generale. L'assessora Martini da parte sua – e il sindaco Giuliani di rinforzo – hanno ricordato che parlare di coordinamento tra sistemi è legittimo e auspicabile, ma sembra un pò poco realistico quando i sindaci dei territori vengono esclusi dalla gestione portuale. Tanto che – vedi Piombino – si arriva all'assurdo di un mega-porto con immensi piazzali e banchine a 20 metri di pescaggio ma pressoché inutilizzabile perché non c'è una bretella superstradale o un raccordo ferroviario adeguato. Quello che potrebbe succedere per la scandalosa strozzatura del Calambrone – se davvero il sogno livornese della Darsena Europa potesse realizzarsi in tempi brevi. Ipotesi peraltro assai peregrina visto che lo stesso Rixi ha onestamente glissato proprio sui tempi.

L' ANALISI DATI NEGATIVI PER LA DARSENA TOSCANA, VA INVECE MEGLIO PER IL LORENZINI GRAZIE SOPRATTUTTO AI TRAFFICI MSC

Spedizioni, i terminal livornesi sono fra i peggiori in Italia

DAL RAPPORTO presentato in questi giorni dalla federazione nazionale degli spedizionieri (**Fedespedit**), presieduta dal livornese Roberto Alberti, un brutto dato: i terminal livornesi del settore hanno registrato nel 2017 le performances peggiori, insieme a Cagliari, Gioia Tauro e Venezia. Svettano per consuntivi positivi La Spezia e Genova. A soffrire, secondo i dati, è in particolare il Tdt, il Terminal Darsena Toscana, mentre il dirimpettaio 'multipurpose' Lorenzini ha aumentato i totali grazie in particolare alle linee Msc.

«In realtà, il 2017 va considerato un anno di transizione per il nostro terminal - sottolinea il direttore generale l' ingegner Marco Mignogna - perché è stato condizionato dal secondo trimestre in poi dalla cessazione del servizio Zim. Nell' anno in corso i risultati sono già migliori, in particolare perché sono aumentati i pieni e l' ultimo trimestre si è confermato in crescita. Poi da venerdì scorso è tornata la Zim con il servizio settimanale diretto per gli Usa il che ci fa prevedere un buon inizio 2019».

Sia il Tdt che il dirimpettaio Lorenzini (di cui è socio anche Msc, uno dei più importanti vettori mondiali) sono però ancora condizionati dalla 'strettoia' del Marzocco, dove la realizzazione del microtunnel per spostare e approfondire le tubazioni Eni ha subito una battuta d' arresto per difficoltà tecniche.

Entrambi i terminal comunque hanno avuto in questi giorni assicurazioni dall' Autorità portuale che in attesa della ripresa dei lavori, è stato programmato un mini-intervento sui fondali con dragaggi che grazie a un ulteriore studio degli esperti potrebbero consentire il passaggio in sicurezza di navi con pescaggio sul filo dei 12 metri, contro il limite attuale di 10,75 metri. Con una larghezza del canale che già oggi è intorno ai 70 metri (dopo gli iniziali 45) e il nuovo pescaggio previsto entro primavera, la Darsena Toscana diventerebbe accessibile a quelle navi da circa 300 metri di lunghezza e 48/50 di larghezza che rappresentano in crescendo la maggioranza dei vettori dedicati ai nostri porti del Tirreno. A.F.

Duro scontro tra A.N.C.I.P. e AdSP Napoli

ROMA – Duro attacco dell'A.N.C.I.P. – Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali in replica alle recenti dichiarazioni rese dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale (ed apparse su alcune testate on-line) in merito all'organizzazione del lavoro portuale, alla maggiore flessibilità operativa ed economicità delle tariffe richieste alla CULP di Napoli, alla ravvisata necessità che la CULP raggiunga con un importante vettore marittimo un accordo commerciale di riduzione dell'attuale tariffa e di maggiore operatività, " in mancanza del quale si procederà entro aprile 2019 alla costituzione dell'agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo gestita dallo stesso ente portuale".

In linea con le finalità dell'associazione, quindi, l'A.N.C.I.P. non può non stigmatizzare le dichiarazioni rese dal presidente dell'AdSP di Napoli, osservando al riguardo che:

- 1) la costituzione dell'agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo prevista dall'art.17, comma 5, legge n.84/1994 non può prescindere dalla preliminare individuazione, sancita dal precedente comma 2, dell'impresa cui affidare tale attività all'esito di una procedura ispirata ai principi comunitari dell'evidenza pubblica, nel rispetto delle disposizioni vigenti e delle pregresse indicazioni ministeriali rese in fase di attuazione dell'art.17;
- 2) tale procedura non può essere condotta, come è sembrato di capire, con tempistiche e modalità sbrigative poiché deve essere caratterizzata dall'approfondita individuazione preliminare di tutti gli elementi (operativi e non) stabiliti dall'art.17, tenuto conto delle esigenze operative e del porto di Napoli;
- 3) la tariffa che il soggetto aggiudicatario della gara dovrà applicare alle imprese utilizzatrici non potrà essere imposta aprioristicamente dall'ente portuale nel bando di gara ma dovrà essere parametrata al costo effettivo del lavoro nonché agli altri fattori che andranno a caratterizzare l'organizzazione dell'impresa aggiudicataria;

4) "l'ultimatum" sostanzialmente concesso dall'AdSP alla CULP circa la riduzione delle tariffe sembra non considerare adeguatamente (i) che le tariffe attualmente praticate sono quelle stabilite dalla stessa AdSP per assicurare il rispetto da parte della CULP delle condizioni normative e retributive del CCNL dei lavoratori portuali nonché per coprire i costi generali di gestione della struttura aziendale e (ii) che tali tariffe non sono in grado di coprire i costi gestionali che l'impresa deve comunque sostenere anche in caso di mancanza delle occasioni lavorative (da qui, sostanzialmente, la crisi della CULP in una fase di contrazione degli avviamenti);

5) la possibilità, per un vettore marittimo, di operare in regime di autoproduzione non può rappresentare una forma di detrimento della qualità delle operazioni e dei servizi portuali e l'AdSP deve necessariamente condizionare il rilascio (ed il permanere) dell'autorizzazione alla verifica preliminare (e costante) del rispetto da parte del vettore marittimo degli stessi standard qualitativi richiesti alle imprese portuali già operanti nel porto di riferimento, in termini professionali, di sicurezza, di formazione, di qualità dei mezzi meccanici e degli strumenti in generale utilizzati per la propria operatività.

Sulla scorta di questi rilievi, non potendo condividere le tesi dell'ente portuale, l'A.N.C.I.P. non può che invocare l'attuazione di tutte le misure e le azioni necessarie per assicurare la permanenza dello strumento di cui all'art.17 mediante la presenza della CULP, in grado di garantire la continuità della storia e della operatività della Compagnia Portuale in un contesto di rispetto delle regole nonché di ragionevole collaborazione con l'ente portuale finalizzata ad individuare – di concerto con i vettori marittimi e le imprese portuali – le soluzioni ottimali ed economicamente sostenibili per tutte le parti coinvolte, nell'interesse superiore del porto e dei lavoratori portuali di Napoli.

Informazioni Marittime

Due nuove gru al Salerno Container Terminal

Il porto è pronto per le navi da 15 mila teu. Ma servono i dragaggi. Gallozzi: "È un paese a due velocità"

Salerno Container Terminal (SCT) continua a potenziarsi con nuove gru, macchine semoventi e motrici. Le ultime arrivate al terminal, controllato dal Gruppo Gallozzi, sono **due nuove gru** per contenitori su gomma «della più avanzata tecnologia e dimensione operante in Europa», riferisce il terminalista. L'altezza della torre è di 57 metri e mezzo, con una lunghezza del braccio di 65, un'altezza della cabina di manovra di 41 e una capacità operativa su navi con 22 contenitori di larghezza, pari a una porta tra i 13 e i 15 mila teu. Le gru usufruiscono di un brevetto Liebherr, il sistema *pacronic* che accumulando l'energia sviluppata in fase di discesa del carico la rilascia in fase di sollevamento incrementandone di quasi un terzo la performance. Anche queste due nuove gru, come la Liebherr in funzione da qualche mese, hanno lo spreader che consente la movimentazione simultanea di due contenitori per volta del peso di 32 tonnellate e mezza ciascuna, per un totale di 65 tonnellate per alzata.

Anche quattro nuove macchine di piazzale

Ad affiancare le due gru, sono state consegnate anche **quattro nuove macchine semoventi** da piazzale. Complessivamente diventano tre le gru di nuova generazione della Liebherr in funzione al terminal Sct, oltre alle tre gru Gottwald già presenti nel parco mezzi. A metà gennaio, inoltre, saranno consegnati sei nuove motrici portuali - prodotte dalla svedese Kalmar - e dodici rimorchi portuali della olandese Houcon.

«Il massiccio investimento in impianti terminalistici e in macchine da movimentazione su banchina è la nostra risposta concreta, come sempre, alla competizione derivante dal fenomeno sempre più diffuso del gigantismo navale», commenta il presidente del gruppo, **Agostino Gallozzi**. «Da oggi – continua – il porto di Salerno rafforza notevolmente la sua già importante capacità operativa ed è pienamente in grado di lavorare navi fino a 15 mila contenitori di portata. In questo modo sarà possibile far crescere ulteriormente i traffici rendendo Salerno il porto di riferimento del Sud Italia per le linee di navigazione che collegano i maggiori mercati del mondo». Gallozzi ha detto che l'investimento in corso è il più grande fatto da SCT e «quello di più ampie dimensioni per l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale», che gestisce i porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno. Uno sforzo imprenditoriale, precisa Gallozzi, «strettamente legato all'avvio programmato nel 2019 dei lavori di riqualificazione portuale - **dragaggi, allargamento dell'imboccatura**, che ci porrà in primo piano rispetto al rafforzamento dei traffici marittimi internazionali ed intercontinentali».

Pubblico e impresa: due velocità

Dragaggi che al porto di Salerno **proseguono in ritardo**, come in tutti i porti italiani. C'è un porto che va a due velocità, sottolinea criticamente Gallozzi: «I tempi velocissimi dell'iniziativa privata, con la conseguente propensione agli investimenti, e quelli cronicamente in ritardo della pubblica amministrazione in relazione alle opere infrastrutturali di sua competenza. È senza dubbio questo il più forte punto di criticità che condiziona negativamente lo sviluppo del nostro Paese, condannato a tassi di crescita da fanalino di coda dell'Europa. Inutile dire che senza spinta propulsiva coordinata tra pubblico e privato non c'è sviluppo economico ed occupazionale. Ma noi restiamo sempre fiduciosi e continuiamo a fare la nostra parte, auspicando una forte accelerazione da parte di tutte le Istituzioni competenti per arrivare all'avvio ed alla realizzazione di tutte le opere infrastrutturali previste nel porto di Salerno nel più breve tempo possibile».

CONSEGNATI ATTESTATI CORSO TUTELA PRIVACY E P.A.

“Un corso importante, perché rafforza la mission dell'Università nei confronti del territorio e stigmatizza la collaborazione e l'impegno che stiamo prendendo per il settore marittimo”. Così il professor Nicolò Giovanni Carnimeo dell'Università di Bari, a proposito del Corso di Alta Formazione, di cui è responsabile scientifico, in “Tutela della privacy e pubblica amministrazione alla luce del General Data Protection Regulation di cui al regolamento UE 27.04.2016 n. 2016/679”, che si è concluso con la consegna venerdì scorso, degli attestati di partecipazione ai dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Meridionale. “L'impegno dell'Università nel settore marittimo - ha spiegato Carnimeo - si concretizza anche a Taranto con un corso in Scienze e Gestione delle Attività Marittime e una serie di Master come quello per le Zes, le Zone Economiche Speciali, come il Master sul Diritto doganale del commercio internazionale, che stanno portando l'Università - ha concluso - a diventare un polo sia di eccellenza della ricerca, ma anche di formazione nel settore marittimo”.

Di corsi come quello appena concluso, frutto della collaborazione avviata tra l'Università e l'AdSP in forza di Convenzione stipulata nel dicembre 2017 e finalizzata alla costante formazione del personale dell'Autorità alla luce delle continue novità legislative che investono le funzioni dell'Ente, ce ne saranno altri. “Ma ancora - ha detto Carnimeo - partiranno dei seminari sull'anticorruzione”. Alla cerimonia erano presenti anche il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale M.A.M., Ugo Patroni Griffi e il Segretario Generale dell'Autorità, Tito Vespasiani.

Bocciati i licenziamenti con l'algoritmo, portuali reintegrati a Gioia Tauro

Genova - Altre sentenze favorevoli ai lavoratori. Il Sul: «Al momento siamo a più di cento vittorie in tribunale».

Genova - I giudici del tribunale di Palmi Sezione lavoro «continuano a sfornare sentenze in favore dei lavoratori del porto che avevano impugnato il licenziamento collettivo dello scorso luglio 2017» scrive il coordinamento dei portuali di Gioia Tauro.

Si tratta di una vicenda che ha già dato alla luce provvedimenti favorevoli «grazie ai quali nella giornata di ieri sono stati reintegrati sul proprio posto di lavoro un numero di lavoratori superiore a cento».

«Con la giornata di oggi prendono piede le sentenze delle cause discusse tra i mesi di ottobre e novembre che chiudono il cerchio delle complessive trecento impugnazioni, residuando solo qualche vertenza fissata per il prossimo mese di gennaio il cui esito, tuttavia, appare scontato. Nelle prossime ore e nella giornata di domani si attendono altri provvedimenti. Quanto al merito della vicenda, il tribunale pare aver accolto le argomentazioni difensive inerenti **la più volte evidenziata insufficienza delle informazioni affidate alla specifica fase della procedura di licenziamento collettivo così' come è stata confermata l'irrazionalità dell'algoritmo utilizzato per la formazione delle graduatorie**. Tutti argomenti che sono andati ad aggiungersi a quelli relativi all'illegittimità dei criteri di scelta dei lavoratori sottoposti alla massima misura risolutiva». Nel complesso, quindi, il Tribunale di Palmi «ha bocciato l'operato del terminalista che dovrà procedere alla reintegra di tutti i lavoratori, liquidare le indennità risarcitorie e provvedere alla pesante rifusione delle spese legali, ma i sindacati, in particolare UIL e SUL, che non avevano firmato l'accordo, sperano che vi possa essere una apertura al tanto auspicato dialogo tra le parti» scrive il Sul di Gioia Tauro.

-segue

Il Coordinamento Portuali SUL, convinto che un'altra stagione di incertezza sarà negativa per l'intera area portuale gioiese, propone il "Patto per l'occupazione a Gioia Tauro" che con il coinvolgimento di Governo, Regione, Autorità Portuale, Aziende del Porto, Parti Sociali e lavoratori possa realizzare il progetto di mantenere l'occupazione di tutti i portuali gioiesi evitando il conflitto sociale che nascerà nel caso in cui MCT dovesse opporsi a tale progetto.

Il Tribunale decide cento reintegri Si punta a bloccare i licenziamenti

Il SUL: "patto per l'occupazione" con Governo, Regione e Authority

Domenico LatinoGIOIA TAURO I giudici del lavoro del Tribunale di Palmi continuano ad emettere sentenze favorevoli ai portuali che avevano impugnato il licenziamento collettivo del 2017. Solo ieri, i provvedimenti di reintegro hanno superato la soglia dei cento e adesso, per chiudere definitivamente il cerchio dei 300 ricorsi, mancano davvero pochissimi verdetti. Mentre l'esito delle residue vertenze fissate per gennaio, a questo punto, appare più che scontato.

Sul merito della vicenda, il Tribunale pare aver accolto le argomentazioni difensive inerenti la - più volte evidenziata - insufficienza delle informazioni affidate alla specifica fase della procedura di licenziamento collettivo, così come è stata confermata l'irrazionalità dell'algoritmo utilizzato per la formazione delle graduatorie. Tutti argomenti che sono andati ad aggiungersi a quelli relativi all'illegittimità dei criteri di scelta dei lavoratori sottoposti alla risoluzione.

Nel complesso, quindi, il Tribunale di Palmi ha bocciato l'operato del terminalista MCT che dovrà procedere al reintegro di tutti i lavoratori, liquidare le indennità risarcitorie e provvedere alla pesante rifusione delle spese legali, ma i sindacati (in particolare Uil e SUL, che non avevano firmato l'accordo) sperano che vi possa essere un'apertura al tanto auspicato dialogo tra le parti.

Il SUL, appresa la notizia ha espresso il proprio plauso ai giudici: «Si mette così fine - ha evidenziato il coordinamento in una nota - all'arroganza di MCT che ha tenuto sotto scacco il Governo, la Regione Calabria e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro. Anche quelle parti sociali che si sono trovate imbrigliate da un sistema costruito ad arte per arrivare ai licenziamenti oggi possono ritenersi soddisfatte».

Adesso bisognerà vedere come reagirà il terminalista, anche se il SUL è convinto che, in caso di ricorso da parte di MCT contro le decisioni del Tribunale, si abbiano tutte le carte in regola per far riconfermare il reintegro dei lavoratori e, certo che un'altra stagione di incertezza sarà negativa per l'intera area portuale, ripropone il cosiddetto "patto per l'occupazione a Gioia Tauro" che con il coinvolgimento di Governo, Regione, Authority, aziende del Porto, parti sociali e lavoratori «possa realizzare il progetto di mantenere l'occupazione di tutti i portuali gioiesi evitando il conflitto sociale che nascerà nel caso in cui

-segue

MCT dovesse opporsi al progetto».

Cauto ottimismo è stato espresso dal capogruppo di Forza Italia in Consiglio metropolitano Domenico Giannetta: «Le sentenze - sottolinea - segnano il passo rispetto ad una procedura non conforme; l'auspicio è che il reintegro non comporti assolutamente il licenziamento di altri lavoratori, il cui futuro sembra più che mai incerto. Con estremo rammarico, bisogna prendere atto che i piani di sviluppo non hanno prodotto, negli ultimi anni, alcun effetto sul livello dei traffici che rimane in perenne discesa e non consente il pieno utilizzo della forza lavoro. Ma, cosa ancora più grave, non sembra che nel breve periodo ci siano le condizioni per dare avvio ad un'azione di rilancio».

«Se a tutto questo aggiungiamo la scellerata decisione di questo Governo di procedere all'istituzione della sedicesima **Autorità di Sistema Portuale**, mediante la scissione dei porti calabresi - conclude Giannetta - la situazione assume forme inaccettabili.

Non è questa la giusta ricetta per il rilancio del sistema portuale. E bene farebbe il ministro Toninelli a rendersene conto nella sua imminente visita, piuttosto che perseverare nella linea governativa che rischia di indebolire ulteriormente le potenzialità della struttura. Non rimane, quindi, che auspicare, per il porto di Gioia Tauro, una netta inversione di tendenza, iniziando con la fine del commissariamento dell'**Autorità Portuale**».

augusta

Autorità portuale, Munafò (Uil) «Ora struttura ad hoc per gestione»

Augusta. Si conclude positivamente per il porto di Augusta la vicenda della sede portuale della Sicilia Orientale, che da Catania è tornata sotto la gestione della città megarese dopo la decisione del Tribunale Amministrativo Regionale che ha messo definitivamente la parola fine a questa lunga querelle generata dalla Regione siciliana e dal Governo nazionale. E sulla vicenda è intervenuta anche la Uil, con il segretario generale territoriale di Siracusa-Ragusa-Gela, Stefano Munafò, il quale, dopo aver sottolineato la soddisfazione per un risultato «che è figlio anche della mediazione sindacale visto che la Uil ha sempre spinto verso questa direzione», ha poi aggiunto: «Adesso però dobbiamo andare oltre la gestione che sinora ha regolato questa infrastruttura da Catania ad Augusta. Perché è una gestione superata - ha aggiunto Munafò - ed è opportuno che le istituzioni competenti mettano in campo una struttura adatta, che conosca le reali esigenze del porto e di tutto ciò che ruota attorno ad esso». Anche perché le caratteristiche di porto Hub con Augusta al centro di grandi traffici nel Mediterraneo, necessiterà non «solo di infrastrutture all'altezza - come ha ribadito Munafò - ma anche di un sistema di Autorità portuale competente in materia di porti in cui si possano riconoscere le problematiche pratiche e reali di questo porto, per condividere programmi e progetti futuri e rafforzare le aziende, oltre che investire su mezzi, attrezzature e persone».

Firmato il Protocollo d' Intesa tra Assotir e Società di Interporti Siciliani SpA

Postato da Economia Sicilia il 11/12/18 Un protocollo d' intesa che contribuisca ad attivare e sviluppare gli interventi finalizzati al potenziamento della Sicilia in quanto piattaforma intermodale del Mediterraneo è quello che è stato firmato ieri mattina nell' aula di presidenza della Camera di Commercio del Sud Est (Catania, Siracusa, Ragusa) tra Claudio Donati, segretario nazionale di Assotir (Associazione italiana imprese di trasporto), e l' avv. Rosario Torrisi Rigano, amministratore unico della Società degli Interporti Siciliani SpA (S.I.S) davanti al presidente della CCIAA del Sud Est, Pietro Agen , al vice presidente nazionale Assotir, Pino Bulla , e alla segretaria regionale Assotir, Gabriella Ferlito . L' obiettivo del protocollo è strettamente correlato al processo, attualmente in corso, di istituzione delle " Zone Economiche Speciali " in tutta la Sicilia ma con uno sguardo particolarmente attento al territorio etneo. Tra gli obiettivi c' è il rilancio dell' intermodalità e della sicurezza dei trasporti, l' applicazione di best practices in grado di creare standard omogenei e potenzialmente un intermodal community system e l' implementazione di standard di servizi omogenei. Tutto questo verrà concordato e valutato nel Tavolo Tecnico permanente, creato ad hoc, a cui spetta, tra le altre cose, "individuare gli interventi da attivare ai fini del raggiungimento degli obiettivi connessi al potenziamento del Quadrante Sud Orientale della Sicilia - si legge nel protocollo - o le aree ad esso funzionalmente riconnesse". "Credo che questa disponibilità della Società Interporti Siciliani SpA sia molto importante per le imprese che rappresentiamo - ha commentato il segretario nazionale Assotir Claudio Donati poco dopo la firma - ed è un valore su cui dobbiamo puntare. Uno dei difetti della Sicilia, e non solo di questa regione, è che le imprese si muovono su un binario spesso e volentieri diverso da quello su cui si muovono le istituzioni. E tra loro neanche si parlano. Oggi la competizione economica si vince se c' è condivisione nella progettazione delle cose. Abbiamo aderito a questo protocollo d' intesa con questa motivazione di fondo, per portare il punto di vista del mondo dei trasporti e per sollecitare, per quanto sarà possibile, le istituzioni territoriali e non solo. Dobbiamo fare in modo che l' occasione ZES sia colta veramente". Estremamente soddisfatto di questa firma l' amministratore unico della Società degli Interporti Siciliani SpA, l' avv. Rosario Torrisi Rigano che ha sottolineato: "Siamo stati noi a proporre questo accordo. Lo riteniamo importante perché è il primo passo per la realizzazione di un dossier, da sottoporre al governo

-segue

regionale, che possa testimoniare la voglia e l'intenzione delle realtà territoriali di collegarsi tra loro ai fini di presentare un progetto, una rete operativa, anche in funzione della individuazione delle Zes; che possa consentire un più facile vaglio da parte della cabina di regia che è stata istituita in Sicilia. Presentarsi così significa implementare le ricadute positive, evitare le realizzazioni isolate e separate dal resto del territorio. In buona sostanza realizzare un organismo operativo, vigile e collegato che possa fornire nuove proposte operative. Per noi significa l'incremento della logistica e del trasporto territoriale e, in generale, di tutto il nostro territorio. E per questo diciamo grazie alla Camera di Commercio del Sud Est". "Per noi la soddisfazione è doppia - ha dichiarato il presidente della Camera di Commercio del Sud Est, Pietro Agen, presente all'incontro anche come firmatario di un secondo Protocollo d'intesa, con il medesimo oggetto ma firmato tra la CCIAA Catania, Siracusa e Ragusa e la S.I.S SpA - perché abbiamo visto concretizzarsi la volontà di stare insieme e, soprattutto, abbiamo notato, con grande piacere, che l'auspicata svolta dell' **Interporto** è arrivata. Oggi bisogna guardare avanti, fare squadra insieme è fondamentale. È importante che tutte queste realtà adesso si mettano insieme per risolvere i tanti problemi, uno di questi è quello delle ferrovie; un altro è quello dei collegamenti con le portualità. Anche in questo caso ben venga l'unificazione dei singoli porti che si davano battaglia tra loro. Io sono quello che, come presidente della Camera di Commercio, ho dichiarato che ritenevo giusto che l'Autorità Portuale venisse assegnata ad Augusta. E non perché lo dico io ma perché il Porto di Augusta è il porto mercantile. Ogni porto, poi, può avere la propria specializzazione. "In questo momento Catania ha fortuna - ha concluso Agen - perché in tanti enti e strutture, e non mi riferisco solo al dottor Torrisi, ci sono personaggi nuovi con visioni nuove. Parlo di quelle che considero eccellenze come ad esempio il MAAS e il Bellini e come il dottor Annunziata che non conoscevo ma del quale invidiavo la gestione del porto di Salerno che era riuscita a imporsi su quello di Napoli. Ecco perché se non ce la facciamo stavolta a fare squadra, siamo proprio stupidi".