



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoport
venerdì, 24 maggio 2019**



Prime Pagine

24/05/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 24/05/2019	8
24/05/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 24/05/2019	9
24/05/2019	Il Foglio Prima pagina del 24/05/2019	10
24/05/2019	Il Giornale Prima pagina del 24/05/2019	11
24/05/2019	Il Giorno Prima pagina del 24/05/2019	12
24/05/2019	Il Manifesto Prima pagina del 24/05/2019	13
24/05/2019	Il Messaggero Prima pagina del 24/05/2019	14
24/05/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 24/05/2019	15
24/05/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 24/05/2019	16
24/05/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 24/05/2019	17
24/05/2019	Il Tempo Prima pagina del 24/05/2019	18
24/05/2019	Italia Oggi Prima pagina del 24/05/2019	19
24/05/2019	La Nazione Prima pagina del 24/05/2019	20
24/05/2019	La Repubblica Prima pagina del 24/05/2019	21
24/05/2019	La Stampa Prima pagina del 24/05/2019	22
24/05/2019	MF Prima pagina del 24/05/2019	23

Primo Piano

24/05/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 8 Sciopero nazionale dei porti, adesione al 90%	24
23/05/2019	Corriere Marittimo Sciopero porti - Assoporti incontra i sindacati, Rossi "Urgente riprendere il confronto"	25
23/05/2019	FerPress Porti: Uiltrasporti, alla mobilitazione dei lavoratori vanno date risposte	26
23/05/2019	Il Nautilus Porti, Uiltrasporti: alla mobilitazione dei lavoratori vanno date risposte	27

23/05/2019	Informatore Navale		28
Porti, Ultrasporti: alla mobilitazione dei lavoratori vanno date risposte			
23/05/2019	Informazioni Marittime		29
Portuali in sciopero, Assoporti vuole mediare sul rinnovo del contratto			
23/05/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	30
Assoporti incontra i sindacati: impegno per tavolo contrattuale			
23/05/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	31
Guerra dei dazi e Via della seta: quanto incidono sull'Europa?			
23/05/2019	The Medi Telegraph		32
Portuali, Assoporti prova la mediazione nella battaglia sul contratto			

Trieste

24/05/2019	Il Piccolo	Pagina 30	33
Sciopero dei portuali Adesione oltre il 60%			
23/05/2019	Trieste Prima	<i>STEFANO MATTIA PRIBETTI</i>	34
Presidio lavoratori portuali: forte preoccupazione dei sindacati			
23/05/2019	The Medi Telegraph		35
D'Agostino: «L' accordo con la Cina favorirà le esportazioni» / INTERVISTA			
23/05/2019	Transportonline		36
D'Agostino: «L'accordo con la Cina favorirà le esportazioni»			
23/05/2019	Il Nautilus	<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	37
Fiera Transport Logistic 2019 di Monaco			

Venezia

24/05/2019	Il Gazzettino	Pagina 43	38
Banchine presidiate per avere il Contratto			
24/05/2019	Corriere del Veneto	Pagina 9 <i>Alberto Zorzi</i>	39
Toninelli boccia Zaia e Brugnaro Gestione del Mose: tutto rinviato			
24/05/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15	40
Gli architetti e l' accessibilità i progetti dell' associazione			
24/05/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 45	41
I portuali scendono in strada «I canali vanno scavati»			
24/05/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 45	42
Partecipazione massiccia Ma c' è paura per il futuro			
23/05/2019	Venezia Today		43
Portuali: «Porto commerciale e lavoro legati alla manutenzione dei canali»			
23/05/2019	Venezia Today		44
Portuali: «Destino del porto commerciale e lavoro legati alla manutenzione dei canali»			

Savona, Vado

24/05/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 17	45
Via libera da Roma ai lavori per i danni della mareggiata			
24/05/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 43 <i>E.R.</i>	46
Traffico ieri bloccato per lo sciopero dei portuali			
23/05/2019	lastampa.it	<i>ANTONIO AMODIO, ELENA ROMANATO</i>	47
Portuali in sciopero a Savona e Vado: traffico bloccato in corso Mazzini			
23/05/2019	Savona News		48
Savona, sciopero dei portuali e marittimi. Lavoratori e sindacati: "No all' autoproduzione" (FOTO e VIDEO)			
23/05/2019	Savona News		49
Sciopero dei portuali a Savona: disagi alla viabilità			

Genova, Voltri

24/05/2019	Il Secolo XIX	Pagina 13		50
Amazon sbarca a Genova, in porto il nuovo hub logistico				
24/05/2019	Il Secolo XIX	Pagina 27		51
Il porto e la politica dello struzzo				
24/05/2019	Il Secolo XIX	Pagina 18		52
Porto, 500 camalli in piazza «Più lavoro e sicurezza»				
24/05/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6	<i>di Massimo Minella</i>	53
Porto, tempo scaduto "Più rispetto per il lavoro"				
24/05/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 7		54
Stallo sul contratto i portuali scioperano				
23/05/2019	Ansa			55
Porto, sciopero si conclude con corteo				
23/05/2019	Dire			56
FOTO Porto Genova, corteo e varchi chiusi per sciopero nazionale				
23/05/2019	Genova Post			57
Sciopero nazionale dei porti, il corteo è partito da Ponte Etiopia: «Chiediamo rispetto del lavoro e dei diritti»				
23/05/2019	Genova Post			58
Contratto di lavoro, la protesta dei portuali fino a Palazzo San Giorgio				
23/05/2019	Genova24		<i>KATIA BONCHI</i>	59
Contratto, sicurezza e no all' autoproduzione: sciopero dei lavoratori portuali, corteo dalle 10 per le vie del centro				
23/05/2019	PrimoCanale.it			60
Autoproduzione e contratto, i camalli del porto scendono in piazza				
23/05/2019	The Medi Telegraph			61
Portuali in sciopero, corteo e presidi a Genova				
23/05/2019	Il Nautilus		<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	62
Ports of Genoa partecipa con successo al Breakbulk Europe 2019				

Piombino, Isola d' Elba

24/05/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15		63
«Corsini? Devo capire se può andare avanti»				
24/05/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 54		64
«Il dossier è all' attenzione del governo»				
23/05/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	65
30 milioni per il rilancio industriale di Piombino				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

24/05/2019	Corriere Adriatico	Pagina 2		66
L' ultimo miglio è al sicuro Tracciato a prova di frana				
24/05/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 50		68
Il giorno del porto, ecco come vedere la città dalla motobarca				
23/05/2019	Il Nautilus			69
Adriatic Sea Forum 2019: il Programma ad Ancona il 30-31 Maggio				
23/05/2019	Il Nautilus		<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	71
Porto di Ancona: sabato a veder la città dal mare con Italian Port Days				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/05/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 39		72
Sciopero contro gli armatori un segnale anche per l' Adsp				

23/05/2019 **CivOnline**
Il porto si ferma per dire no all' autoproduzione 73

24/05/2019 **La Repubblica** Pagina 18
Più plastica che pesce Il lamento dei pescatori "Noi spazzini del mare" 74

Napoli

23/05/2019 **Informazioni Marittime**
Port community system al centro dell' assemblea Assospena 75

23/05/2019 **corriere del mezzogiorno.it** *LUCA MARCONI*
Universiadi, Medici Ambiente: rischio polveri sottili al Porto 76

23/05/2019 **Provincia Online**
UNIVERSIADI NAPOLI: RISCHIO POLVERI SOTTILI AL PORTO 77

Salerno

24/05/2019 **Cronache di Salerno** Pagina 7
«Inaccettabile morire sul posto di lavoro ancora oggi» 78

24/05/2019 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 23 *Diletta Turco*
Sicurezza, crisi, contratto: le spine nel fianco dei portuali 79

Bari

24/05/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 37
I portuali: «Non vendeteci» 80

24/05/2019 **Quotidiano di Foggia** Pagina 4
Il gup di Bari: "No al nuovo sequestro della nave" 81

24/05/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 37
Crocierismo in calo, «colpa del Norman» 82

23/05/2019 **Brindisi Report** *MAR.ORL*
Norman Atlantic, authority parte civile: "Danni al porto di Bari" 83

23/05/2019 **Puglia Live**
Bari - Naufragio Norman Atlantic: IAdSP MAM ammessa come parte civile 84

23/05/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
Entra in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi 85

23/05/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
Il molo San Cataldo del porto di Bari si arricchisce di tre punti di ormeggio e di infrastrutture logistiche asservite alla sede logistica di Bari della Capitaneria di porto 86

23/05/2019 **Puglia Live**
Entra in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi 87

Brindisi

24/05/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 13 *ROBERTA GRASSI*
Patroni Griffi, scontro pm-gip Nuova udienza al Riesame 88

24/05/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 12
Binari a Costa Morena e piattaforma intermodale Oggi arriva il primo treno 89

23/05/2019 **Informazioni Marittime**
Nuovo servizio Interporto di Bologna-Brindisi 90

Taranto

24/05/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 10 *NICOLA SAMMALI*
Schermaglie sull' agenzia Bellanova replica a Turco «Risolvere il problema» 91

Olbia Golfo Aranci

Cagliari

Catania

Focus

Cannes Bellocchio: Buscetta, la sua battaglia alla nuova mafia
CAPRARA, LA LICATA, LEVANTESI KEZICH E MATTIOLI — PP. 28-27

Intervista Nadal: ho 33 anni e ora so convivere con i dolori
STEFANO SEMERARO — P. 33



Arte Parla il direttore del Moma: il museo come un social network
FRANCESCO RIGATELLI — P. 28



LA STAMPA



VENERDÌ 24 MAGGIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 140 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

DOPODOMANI ALLE URNE: UN ITALIANO SU DIECI NON SA PER CHI VOTARE. REGIONALI, IL PIEMONTE IN BILICO



SILVIO BERLUSCONI
LEADER DI FORZA ITALIA

Matteo futuro premier? Ultimamente non gli ho visto mettere in campo l'equilibrio e, in qualche caso, il buonsenso



MATTEO SALVINI
VICEPREMIER E LEADER DELLA LEGA

Nessuna nostalgia del passato, non guardo indietro e sul futuro dell'esecutivo ho dato la parola, e la mantengo

Berlusconi-Salvini, sfida sul governo

“Cade dopo le Europee”. Il vicepremier: non cambieremo l'esecutivo ma le politiche agricole dell'Ue

COME LEGGERE I RISULTATI

I TRE NUMERI CHE DECIDONO LE ELEZIONI

FABIO MARTINI

La guerra delle parole è finita. Il sabato di silenzio - immaginato dal legislatore in epoche meno convulse dell'attuale - consentirà una salutare decompressione ai tanti elettori incerti. E finalmente nella giornata di domenica tutto il potere tornerà, per 16 ore, nelle mani degli italiani.
CONTINUA A PAGINA 25

Berlusconi attacca: «Per Salvini è cominciato il declino. Come premier di centrodestra sarebbe più esperto Tajani». La replica: «Non è vero. Dopo la vittoria alle elezioni europee questo esecutivo sarà più forte e potrà mantenere le promesse fatte».
MAGRI, MALAGUTI, PACI E ROSSI — PP. 2-3

POPOLARI E SOCIALISTI ALLA PROVA DELLE EUROPEE

Merkel, l'ultimo round L'Est si sente già orfano della “sua” Cancelliera

FRANCESCA SPORZA — P. 8

Timmermans: da Tsipras a Macron, un contratto per fare il salario minimo

MARCO ZATTERIN — P. 11

NESSUN CONFRONTO TRA LEADER

SE I POPOLISTI TEMONO I DUELLI TV

FLAVIA PERINA

C'è un'idea generale che attribuisce alle nuove leadership italiane maggior coraggio, presenza, aggressività, rispetto a quelle del passato, ma questa campagna elettorale sembra raccontare il contrario: un alto tasso di prudenza, un sottrarsi al conflitto diretto che non esiste nel resto d'Europa, dove il confronto televisivo tra leader e candidati è stato il pane quotidiano della sfida per l'Europarlamento.
CONTINUA A PAGINA 25

India, Modi trionfa sulle ali di nazionalismo e orgoglio indù



Sostenitori del BJP, il partito del premier indiano Narendra Modi, festeggiano la vittoria alle elezioni
PIZZATI — P. 13

BUONGIORNO

Hai infangato mio fratello

MATTIA FELTRI

Si tollera tutto, di questi tempi, ma proprio tutto, e si tollererà pure questa, pure il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, che lascia la commemorazione di Giovanni Falcone perché non vuole avere niente a che fare col ministro dell'Interno, Matteo Salvini, venuto a lucrarcisi sopra qualche voto. Ha detto proprio così, Leoluca Orlando, ed è fantastico. Proprio il Leoluca Orlando che nel 1990 andò da Michele Santoro a Samarcanda a dire che voleva vedere colpiti i mandati degli omicidi di Piersanti Mattarella e Pio La Torre e Giuseppe Insalaco e che le prove stavano dentro i cassetti del palazzo di giustizia di Palermo, cassetti che restavano sigillati. Indovinate con chi ce l'aveva? Con Giovanni Falcone, era lui l'insabbiatore, e Falcone s'infuriò, disse che se Orlando sapeva chi erano i mandanti doveva

dire nomi e cognomi, sennò era un solo un pessimo modo di fare politica usando la giustizia. Ma Orlando i nomi non li fece. E un anno più tardi, dopo una lunga campagna contro Falcone, concesse un colloquio all'Unità per ripetere che la verità dell'alleanza fra politica e mafia era seppellita in tribunale, una verità sistematicamente occultata, mai salita a verità processuale, ed era ora che il coperchio della procura saltasse. Saltò Falcone, invece, saltò in aria il 23 maggio 1992, e già Orlando era lì, a piangere l'amico, l'eroe, il servitore dello Stato, e sarebbe tornato il 23 maggio successivo e per ventisette anni di fila, fino a ieri, e ogni volta qui risuonavano le parole di Maria Falcone, sorella di Giovanni, indirizzate a Orlando: «Hai infangato il suo nome, la sua dignità, la sua onorabilità». —



STAMPA PLUS ST+

PERSONAGGIO

CHIARA BALDI

Ingegnera italiana ha progettato il tunnel che attraversa i fiordi
P. 17

VERCELLI

NICCOLÒ ZANCAN

Il prof ci ricasca Dieci anni dopo nuovo arresto per abusi
P. 15

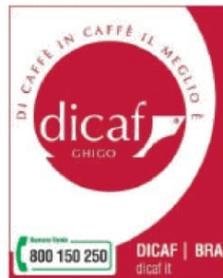
LE STORIE

RICCARDO COLETTI

Roccoverano, rinasce nella terra delle robiole l'antico caprino
P. 31

ROBERTA MARTINI

Vercelli, un canto nella notte attira fedeli da tutta Italia
P. 31



IN EDICOLA

CLASS

PASSWORD

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Primo store a Parigi per la griffe di Rihanna

La star (nell'orbita di Lvmh) ha lanciato nel Marais il marchio Fenty Manzioni in **MF Fashion**



MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Il titolo Juve finisce nel mirino della Consob

Azioni sull'ottovolante per le voci e le smentite sull'arrivo di Guardiola

Montanari a pagina 15

Anno XXXI n. 102
Venerdì 24 Maggio 2019
€2,00 *Classeditori*

MF MILANO FINANZA
OGGI

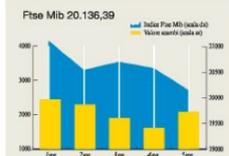
NUMERO 17 PAGINE

SPECIALE 5 PER MILLE

DA NON PERDERE

Con MF Fashion n. 96 a € 5,00 (€ 2,00 + € 3,00) - Con MF Living n. 43 a € 5,00 (€ 2,00 + € 3,00)

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4804, DCM Milano - SR € 140 - CN R. 420 Francia € 3,00



SELL IN MAY NEL MESE IL FTSE MIB HA GIÀ PERSO L'8% BRUCIANDO 37,5 MILIARDI DI CAPITALIZZAZIONE

Maggio nero a Piazza Affari

Ieri altra seduta negativa per la borsa milanese: -2,1%. I dazi, il caso Huawei, l'incerto andamento dell'economia Ue e il voto preoccupano gli investitori. Male anche gli altri listini europei e Wall Street

(Campo e Corvi alle pagine 3 e 19)

BORSA -2,12% 1€ = \$1,1139

BORSE ESTERE

Dow Jones	29.341	↓	Euro-Yen	122,56	↓
Nasdaq	7.593	↓	Euro-Fr-Sv	1.1294	↓
Tspx	21.191	↓	Btp 10 Y	2,3060	↑
Francforte	11.862	↓	Bund 10 Y	-0,2050	↓
Zurigo	8.594	↓	FUTURE		
Londra	7.231	↓	Euro-Sp	130,14	↑
Parigi	6.281	↓	Euro-Bund	190,2	↑
			US T-Bond	151,41	↑
VALUTE-RENDIMENTI			Ftse Mib	20,150	↓
Euro-Dollaro	1,1139	↓	S&P500 Cme	2.808,7	↓
Euro-Sterlina	0,8819	↓	Nasdaq 100 Mm	7.877	↓

I CRESCENTI DUBBI SULL'ALLEANZA TELEVISIVA PENALIZZANO IL TITOLO ITALIANO (-6%) E QUELLO TEDESCO (-3,2%)

I fondi shortano Mediaset e ProSiebenSat.1

BlackRock e Millennium vendono le azioni. L'attesa del mercato per le mosse di Bolloré

(Montanari a pagina 15)

FOCUS OGGI

Piano Intrum da 6 miliardi per gli incagli italiani

Dopo l'operazione sugli npl di Intesa il gruppo svedese mette nel mirino i crediti unlikely-to-pay di istituti medio-piccoli

Guaitieri a pagina 7

IL ROMPI SPREAD

È il momento di comprare Huawei. Te li ritirano appresso.

ITALMOBILIARE

I Pesenti semplificano la catena di controllo

(Giacobino a pagina 17)

CARIGE

Cordata a tre Blackstone, Varde e Warburg

(Guaitieri a pagina 4)

ACQUISITA ICFC

Ferrero compra i gelati spagnoli

(Bertolino a pagina 12)

INTERVISTA

Giuliani: il rimbalzo di Azimut è la mia vendetta

(Cabrinì a pagina 2)



DA SEMPRE FACCIAMO QUADRATO ATTORNO A TE.

Grazie a un ampio ventaglio di proposte in campo assicurativo, bancario, immobiliare, e nell'ambito dei servizi, noi di Reale Group possiamo darti tutte le certezze che cerchi. Siamo un solido gruppo internazionale dalla vocazione mutualistica, che da sempre affianca i propri Clienti in ogni loro passo, guardando al futuro e avendo sempre a cuore la sostenibilità e il welfare delle Persone. Oggi come ieri tutto ciò a cui tieni di più è al centro del nostro impegno, perché sappiamo che insieme si possono fare grandi cose.

REALE GROUP
TOGETHER MORE

SCOPRI IL MONDO DI REALE GROUP SU WWW.REALEGROUP.EU

- REALE MUTUA ASSICURAZIONI
- REALE ASSURANCE
- REALE IMMOBILI
- REALE ASSISTANCE
- REALE MUTUA ASSICURAZIONI
- REALE ASSURANCE
- REALE IMMOBILI
- REALE ASSISTANCE
- REALE MUTUA ASSICURAZIONI
- REALE ASSURANCE
- REALE IMMOBILI
- REALE ASSISTANCE

Rinnovo Ccnl

Sciopero nazionale dei porti, adesione al 90%

Raoul de Forcade - Altissima adesione ieri allo sciopero nazionale dei porti: «è arrivata al 90%», ha detto Natale Colombo, segretario nazionale della Filt-Cgil che ha manifestato a Genova - insieme ai suoi omologhi di Fit-Cisl, Maurizio Diamante, e di Uiltrasporti, Marco Odone - nel corteo dei "camalli" e dei lavoratori portuali della Lanterna. Presidi ci sono stati in tutta Italia. In particolare, oltre che nel capoluogo ligure, a Venezia, a Ravenna, Livorno (dove era in corso la convention di Espo, European sea ports organization), Napoli e Salerno l'adesione è stata del 100%. Soltanto a Gioia Tauro la protesta ha avuto scarsa risposta. La giornata di sciopero è stata indetta dopo l'interruzione della trattativa per il rinnovo del contratto. A Genova, ha spiegato Odone, il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini, si è confrontato con i sindacati su «Ccnl, mancata applicazione dell'organico-porto, necessità di istituire un Fondo nazionale di tutela dei lavoratori». A Livorno, ha detto Odone, a Espo il presidente Assoport, Daniele Rossi, «ha rimarcato l'urgenza di riprendere la trattativa sul Ccnl». Sempre a Espo i sindacati, in un breve incontro voluto dal ministro Danilo Toninelli, gli hanno comunicato di attendere una risposta alla richiesta di convocazione a Roma, da loro inoltrata al Mit da quattro mesi. Toninelli ha replicato che esaudirà la richiesta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sciopero porti - Assoportri incontra i sindacati, Rossi "Urgente riprendere il confronto"

ASSOPORTI INCONTRA I SINDACATI E SI IMPEGNA A RICONVOCARE IL TAVOLO CONTRATTUALE LIVORNO - In occasione della Conferenza europea di ESPO (l' Associazione

LIVORNO - In occasione della Conferenza europea di ESPO (l' Associazione dei Porti europei) che è in corso a Livorno, **Assoportri** ha incontrato una delegazione unitaria sindacale. La stessa ha illustrato ai presidenti delle **AdSP** presenti alla conferenza, le ragioni dello sciopero generale della portualità indetto per oggi da FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI. E' stato rilevato come questo sciopero abbia interrotto la pace sociale garantita da molti anni. Secondo **Assoportri**, la rottura del tavolo sul rinnovo del contratto di lavoro, determinato dalla distanza tra le posizioni delle parti datoriali e quelle in rappresentanza dei lavoratori, può essere ricomposto. Il presidente di **Assoportri** Daniele Rossi, la cui Associazione è una delle parti datoriali del Contratto Unico dei Lavoratori dei Porti ha dichiarato a margine dell' incontro: " Ritengo urgente riprendere il confronto per il rinnovo del contratto perché la portualità italiana ha bisogno di ritrovare la serenità che ha caratterizzato il rapporto tra le parti sociali negli anni e ha consentito di sviluppare i nostri traffici e garantire lavoro. **Assoportri**, visto il ruolo istituzionale, si farà carico di favorire la convocazione delle parti e stimolare il raggiungimento del rinnovo contrattuale in tempi brevi. "

The screenshot shows the website interface for Corriere Marittimo. At the top, there are navigation links for 'HOME', 'CHI SIAMO', and 'CONTATTI'. Below that, the logo for 'Corriere marittimo' is visible. The main content area features a large image of a port worker in an orange safety vest handling a large metal container. The article title reads: 'Porti? Sciopero porti - Assoportri incontra i sindacati, Rossi "Urgente riprendere il confronto"'. The text of the article is partially visible, matching the text on the left. To the right of the article, there are several advertisements: 'Toremari' (AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI), 'CTN' (COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION), and a 'Video' player with a warning that the browser does not recognize the video format.

Porti: Uiltrasporti, alla mobilitazione dei lavoratori vanno date risposte

(FERPRESS) - Roma, 23 MAG - "L' andamento dello sciopero nazionale unitario dei porti italiani ci sta dando ragione dell' iniziativa, non solo in termini di altissima adesione ovunque, ma anche di riscontri ricevuti dalle controparti". Ad affermarlo il Segretario nazionale della Uiltrasporti, Marco Odone, che prosegue: "A Genova, il Presidente della **AdSP** Alto Tirreno, Paolo Signorini, ha ricevuto i Segretari nazionali con le delegazioni dei lavoratori portuali di Savona e Genova, sul Ccnl, sulla mancata applicazione dell' organico porto e delle norme collegate, e sulla necessità di istituire un Fondo nazionale di tutela dei lavoratori esposti alle mansioni usuranti e ai processi di automazione, che Signorini ha condiviso. "A Livorno invece - prosegue Odone - nel corso dell' assemblea dei porti europei Espo, sono state illustrate le ragioni dello sciopero, a cui ha fatto seguito il Presidente dei porti italiani, Daniele Rossi, che ha rimarcato l' urgenza di riprendere la trattativa di rinnovo del Ccnl. "L' azione di mobilitazione - conclude il Segretario della Uiltrasporti - deve vedere la riapertura del tavolo negoziale per la conclusione del rinnovo del Ccnl e la riapertura di un confronto con il Ministero sulle tematiche di regolazione del mercato nei porti. In questo senso apprezziamo quanto dichiarato da **Assoporti**".



Porti, Uiltrasporti: alla mobilitazione dei lavoratori vanno date risposte

Roma -L' andamento dello sciopero nazionale unitario dei porti italiani ci sta dando ragione dell' iniziativa, non solo in termini di altissima adesione ovunque, ma anche di riscontri ricevuti dalle controparti". Ad affermarlo il Segretario nazionale della Uiltrasporti, Marco Odone, che prosegue: 'A Genova, il Presidente della **AdSP** Alto Tirreno, Paolo Signorini, ha ricevuto i Segretari nazionali con le delegazioni dei lavoratori portuali di Savona e Genova, sul Ccnl, sulla mancata applicazione dell' organico porto e delle norme collegate, e sulla necessità di istituire un Fondo nazionale di tutela dei lavoratori esposti alle mansioni usuranti e ai processi di automazione, che Signorini ha condiviso. 'A Livorno invece - prosegue Odone - nel corso dell' assemblea dei porti europei Espo, sono state illustrate le ragioni dello sciopero, a cui ha fatto seguito il Presidente dei porti italiani, Daniele Rossi, che ha rimarcato l' urgenza di riprendere la trattativa di rinnovo del Ccnl. 'L' azione di mobilitazione - conclude il Segretario della Uiltrasporti - deve vedere la riapertura del tavolo negoziale per la conclusione del rinnovo del Ccnl e la riapertura di un confronto con il Ministero sulle tematiche di regolazione del mercato nei porti. In questo senso apprezziamo quanto dichiarato da **Assoporti**".



Porti, Uiltrasporti: alla mobilitazione dei lavoratori vanno date risposte

Roma, 23 maggio 2019 - "L' andamento dello sciopero nazionale unitario dei porti italiani ci sta dando ragione dell' iniziativa, non solo in termini di altissima adesione ovunque, ma anche di riscontri ricevuti dalle controparti". Ad affermarlo il Segretario nazionale della Uiltrasporti, Marco Odone, che prosegue: "A Genova, il Presidente della **AdSP** Alto Tirreno, Paolo Signorini, ha ricevuto i Segretari nazionali con le delegazioni dei lavoratori portuali di Savona e Genova, sul Ccnl, sulla mancata applicazione dell' organico porto e delle norme collegate, e sulla necessità di istituire un Fondo nazionale di tutela dei lavoratori esposti alle mansioni usuranti e ai processi di automazione, che Signorini ha condiviso. "A Livorno invece - prosegue Odone - nel corso dell' assemblea dei porti europei Espo, sono state illustrate le ragioni dello sciopero, a cui ha fatto seguito il Presidente dei porti italiani, Daniele Rossi, che ha rimarcato l' urgenza di riprendere la trattativa di rinnovo del Ccnl. "L' azione di mobilitazione - conclude il Segretario della Uiltrasporti - deve vedere la riapertura del tavolo negoziale per la conclusione del rinnovo del Ccnl e la riapertura di un confronto con il Ministero sulle tematiche di regolazione del mercato nei porti. In questo senso apprezziamo quanto dichiarato da **Assoporti**"



Informazioni Marittime

Primo Piano

Portuali in sciopero, Assoportì vuole mediare sul rinnovo del contratto

Una delegazione dei sindacati, oggi in sciopero, ha incontrato i presidenti delle Autorità di sistema portuale in occasione dell' Espo conference di Livorno

Secondo **Assoportì** la rottura del tavolo sul rinnovo del contratto di lavoro nei porti - oggi i portuali italiani sono in sciopero - può essere ricomposto e si offre come mediatore tra armatori e lavoratori. Secondo Daniele Rossi, presidente dell' associazione dei porti italiani e del sistema portuale di Ravenna, «la portualità italiana ha bisogno di ritrovare la serenità che ha caratterizzato il rapporto tra le parti sociali negli anni e ha consentito di sviluppare i nostri traffici e garantire lavoro. **Assoportì**, visto il ruolo istituzionale, si farà carico di favorire la convocazione delle parti e stimolare il raggiungimento del rinnovo contrattuale in tempi brevi». In occasione della conferenza europea di Espo, l' associazione dei porti europei, per la prima volta in Italia, a Livorno, **Assoportì** ha incontrato una delegazione unitaria sindacale che ha illustrato ai presidenti delle Autorità di sistema portuale presenti le ragioni dello sciopero generale della portualità indetto per oggi da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti.



Assoporti incontra i sindacati: impegno per tavolo contrattuale

Il presidente Rossi si confronta con una delegazione durante l'Espo a Livorno

Giulia Sarti

LIVORNO In occasione della Conferenza europea di Esopo, in corso a Livorno, il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi ha incontrato una delegazione unitaria sindacale. A Rossi e agli altri presidenti delle **AdSp** presenti alla conferenza, sono state presentate le ragioni dello sciopero generale della portualità indetto per oggi da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti. Lo sciopero, è stato rilevato, ha interrotto la pace sociale garantita da molti anni. Secondo **Assoporti**, la rottura del tavolo sul rinnovo del contratto di lavoro, determinato dalla distanza tra le posizioni delle parti datoriali e quelle in rappresentanza dei lavoratori, può essere ricomposto. A margine dell'incontro, il presidente Rossi, la cui Associazione è una delle parti datoriali del Contratto unico dei lavoratori dei porti ha dichiarato: Ritengo urgente riprendere il confronto per il rinnovo del contratto perchè la portualità italiana ha bisogno di ritrovare la serenità che ha caratterizzato il rapporto tra le parti sociali negli anni e ha consentito di sviluppare i nostri traffici e garantire lavoro. **Assoporti**, visto il ruolo istituzionale, si farà carico di favorire la convocazione delle parti e stimolare il raggiungimento del rinnovo contrattuale in tempi brevi.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPAZIONI SRL
Piazza dei Legnani, 21, 07100 - Livorno (LI)
Tel. 0586 20111 - Email: info@mm.it

Messaggero Marittimo.it Login Registrati

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Assoporti incontra i sindacati: impegno per tavolo contrattuale

Il presidente Rossi si confronta con una delegazione durante l'Esopo a Livorno

Publicato: 14 ore fa il giorno 23 Maggio 2019
di Giulia Sarti

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome

Nome e cognome

Indirizzo email:

Il tuo indirizzo email

Registra

ULTIME POPOLARI VIDEO

11:04:19 Il presidente Esopo O'Reilly a Livorno

12:04:19 ECG in assemblea generate a Sorrento

12:04:19 30 milioni per il rilancio industriale di Piombino

12:04:19 Guerra dei dadi e Via della seta: quanto incidono sull'Europa?

12:04:19 La Sicilia al Transport Logistic 2019 di Monaco

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: ASSOPORTI #CONTRATTO UNICO DEI LAVORATORI DEI PORTI #DANIELE ROSSI #SCIOPERO GENERALE #SINDACATI #TAVOLO CONTRATTUALE

Guerra dei dazi e Via della seta: quanto incidono sull'Europa?

Daniele Rossi, Assoportì sulle opportunità e i problemi per la portualità

Redazione

LIVORNO Il presidente di Assoportì Daniele Rossi, presente a Livorno per la conferenza annuale di Espo, commenta due temi di grande importanza mondiale che si ripercuotono anche sull'economia dei porti italiani: Via della seta e guerra dei dazi. Quali opportunità e problemi?

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article title 'Guerra dei dazi e Via della seta: quanto incidono sull'Europa?'. The author is 'Daniele Rossi, Assoportì sulle opportunità e i problemi per la portualità'. The page includes a newsletter sign-up form, a video player with an error message, and several related article thumbnails. The error message reads: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' The newsletter form asks for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. The 'ULTIME POPOLARI VIDEO' section lists several articles with thumbnails, including 'Il presidente Espo O'Reilly a Livorno', 'ECG in assemblea generale a Sorrento', '30 milioni per il rilancio industriale di Piombino', and 'Guerra dei dazi e Via della seta: quanto incidono sull'Europa?'. The 'POTREBBE INTERESSARTI' section shows three more article thumbnails.

Portuali, Assoportì prova la mediazione nella battaglia sul contratto

Genova - In occasione della conferenza europea di ESPO (l'associazione dei Porti europei) in corso a Livorno, **Assoportì** ha incontrato una delegazione sindacale. «La stessa ha illustrato ai Presidenti delle **AdSP** presenti alla conferenza, le ragioni dello sciopero generale della portualità indetto per oggi da FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI. È stato rilevato come questo sciopero abbia interrotto la pace sociale garantita da molti anni» scrive l'associazione in una nota. Secondo **Assoportì** «la rottura del tavolo sul rinnovo del contratto di lavoro, determinato dalla distanza tra le posizioni delle parti datoriali e quelle in rappresentanza dei lavoratori, può essere ricomposto». Il presidente di **Assoportì** Daniele Rossi ha spiegato: «Ritengo urgente riprendere il confronto per il rinnovo del contratto perché la portualità italiana ha bisogno di ritrovare la serenità che ha caratterizzato il rapporto tra le parti sociali negli anni e ha consentito di sviluppare i nostri traffici e garantire lavoro. **Assoportì**, visto il ruolo istituzionale, si farà carico di favorire la convocazione delle parti e stimolare il raggiungimento del rinnovo contrattuale in tempi brevi».



Il Piccolo

Trieste

La Protesta nazionale per il rinnovo del contratto

Sciopero dei portuali Adesione oltre il 60%

Kneipp della Cgil: «C'è stata una risposta notevole» Il presidio unitario del sindacato alla Torre del Lloyd

«Un'adesione superiore al 60 per cento. Una grande partecipazione di lavoratori e lavoratrici come non si vedeva da tempo. Oltre ogni aspettativa anche a Trieste».

Renato Kneipp, segretario provinciale della Filt Cgil, conferma l'altissima adesione che ha avuto lo sciopero nazionale unitario dei porti italiani, il primo del 2019. A Trieste dove dalle 9 alle 11 si è tenuto un presidio davanti alla Torre del Lloyd, sede dell'Autorità portuale. Una delegazione di lavoratori è stata ricevuta dal segretario generale del Porto di Trieste Antonio Gurrieri. A incrociare le braccia sono stati i dipendenti dei terminalisti, delle imprese portuali e pure dell'Authority. A proclamare lo sciopero le segreterie nazionali di Filt-Cgil Fit-Cisl e Uiltrasporti a fronte del blocco della trattativa sul rinnovo del contratto collettivo nazionale, scaduto il 31 dicembre 2018. «La rottura del tavolo di trattativa si è consumata per il rifiuto delle nostre controparti a trattare temi di fondamentale importanza quali la costituzione di un fondo bilaterale di sostegno al reddito e all'occupazione dei portuali e la tutela dell'occupazione nell'ambito del governo delle procedure di automazione e innovazione del settore» spiega Kneipp. A condizionare il rinnovo del contratto è l'ampia partecipazione delle compagnie di navigazione negli assetti societari di molti porti italiani.

«Questa strategia - spiegano i sindacati - appare chiaramente rivolta a ricavare tagli di costi lungo le filiere di trasporto facendo diminuire le tutele dei lavoratori e la sicurezza sul lavoro con la pretesa delle compagnie di far partecipare gli equipaggi delle navi alle operazioni portuali, con gravi rischi per la sicurezza a bordo e sulle banchine, con drastiche ripercussioni anche sull'occupazione».

Restano ancora forti distanze anche sulla parte economica: «La proposta di adeguamento salariale presentata dalle parti datoriali è pari a meno della metà di quello ottenuto nel precedente rinnovo, avvenuto in pieno periodo di crisi», denunciano i sindacati. Qualche apertura è arrivata, invece, dal governo. «L'Italia - ha dichiarato il ministro Danilo Toninelli - deve tornare a essere centrale nella portualità europea. Abbiamo importanti margini di crescita che dobbiamo cogliere ed è fondamentale che l'incontro oggi si tenga in Italia, a dimostrazione della centralità dell'Italia. Si può fare di più in Europa. Si possono impegnare più fondi europei anche perché il trasporto via mare non riguarda solo le merci».

--Fa.Do.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper page with two main articles. The top article is titled "Duemilauno e La Quercia si aggiudicano i centri estivi" and mentions a bid of 650 million euros. The bottom article is titled "Sciopero dei portuali Adesione oltre il 60%" and reports on a national strike led by Kneipp of the Cgil union. The page includes several small photographs and sub-headings like "Fratelli d'Italia: «Gli edili sloveni paghino l'iva qui!»" and "Torna il tram di Opicina ma non per il pubblico".

Presidio lavoratori portuali: forte preoccupazione dei sindacati

STEFANO MATTIA PRIBETTI

Uno sciopero nazionale dei lavoratori dei porti è stato proclamato oggi da FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI per il mancato rinnovo del Contratto collettivo nazionale, scaduto già da dicembre 2018 . Le sigle sindacali hanno organizzato un presidio regionale davanti alla torre del Lloyd, sede dell' Autorità Portuale. "Lo sciopero ha registrato adesioni per l' 80% a Trieste e intorno al 90% a Monfalcone" ha dichiarato il segretario regionale della FILT CGIL Valentino Lorelli, che ha spiegato i motivi per la rottura del tavolo di trattativa. Preoccupazione dai sindacati "Le parti non hanno voluto firmare per diversi motivi - spiega Lorelli -: oltre all' offerta economica che prevede retribuzioni molto basse, rileviamo un attacco molto forte alle regole nell' ambito dei porti : sia per quanto riguarda il lavoro sia per la produzione. Il rischio, specialmente per i nostri porti, è che la produzione venga eseguita da marittimi imbarcati sulle navi, con la conseguente perdita del lavoro locale". L' automazione del lavoro Forte preoccupazione anche per quanto riguarda l' automazione in ambito portuale "che dev' essere governata e regolata - sostiene il segretario regionale - perché sta prendendo piede in modo incontrollato. Se le operazioni di carico - scarico vengono effettuate da macchine saranno cancellati molti posti di lavoro. Per questo immaginiamo anche un fondo di sostegno al reddito per fare fronte a queste riorganizzazioni aziendali e di accompagnamento alla pensione". Regolamenti e monopolio Oggetto di attenzione e protesta anche i regolamenti contrattuali, specialmente nell' ambito dei porti dove il lavoro è molto strutturato. "È in atto un tentativo di destrutturare il lavoro - spiega ancora Lorelli - che è devastante per il porto stesso e per tutta la filiera della logistica di fronte al mare e ai porti e alla distribuzione". Infine, il rischio di monopolio tra le compagnie di navigazione: "C' è una concentrazione a livello mondiale molto forte di queste compagnie, che influenzano pesantemente anche la contrattazione a livello nazionale. Ormai queste compagnie sono pochissime e si sono ingigantite, il pericolo del monopolio è molto forte e c' è il rischio che non si limitino alla navigazione ma che si installino nei porti facendo i terminalisti, ossia che concedano le piattaforme nell' ambito portuale".



The Medi Telegraph

Trieste

D' Agostino: «L' accordo con la Cina favorirà le esportazioni» / INTERVISTA

Trieste - Sono passati due mesi dalla firma dell' accordo fra il porto di Trieste e la società di Stato cinese China communication construction company (Cccc), che ha provocato discussioni anche a livello internazionale. Quali aspettative avete da questo accordo? «La prima constatazione - risponde Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Adriatico orientale, che riunisce i porti di Trieste e Monfalcone - è che la firma e anche le polemiche hanno avuto un' eco globale e questo ha portato una pubblicità grandissima per il porto. Si è parlato di Trieste in tutti i giornali e televisioni del mondo. L' opinione pubblica internazionale è più informata sul nostro scalo. L' Italia si è accorta purtroppo soltanto adesso che esistono i porti e che hanno un ruolo strategico sia per il paese sia a livello globale. In queste settimane stiamo ricevendo molte delegazioni, compresa una di Cccc. Con la Cina andremo avanti tenendo presente anche il tema dell' export italiano, poco sottolineato nei giorni delle polemiche, ma più importante per noi». Quali iniziative sono possibili in questo senso? «Stiamo facendo una riflessione sull' esportazione di vini italiani, in questo caso del Friuli Venezia Giulia, verso la Cina. Fra qualche settimana andrò in Cina con l' obiettivo di realizzare, assieme a Cccc, una piattaforma logistica in Cina per i prodotti italiani». Vi hanno infastidito le critiche all' accordo con Cccc? «Molti hanno parlato di invasione, ma i motivi che ci hanno spinto a firmare sono tre: il primo è l' investimento cinese nel nostro progetto Trihub di sviluppo ferroviario; il secondo è la collaborazione congiunta fra

i due paesi; il terzo è la possibilità per il porto di Trieste di partecipare al progetto di Cccc per la costruzione di un terminal intermodale a Kosice, in Slovacchia. In particolare quest' ultimo progetto è quello che è andato avanti più velocemente. Abbiamo firmato l' accordo il 23 marzo e ci siamo dati 90 giorni al termine dei quali faremo il punto. Abbiamo verificato che c' è un reale interesse a esportare prodotti italiani in Cina. I produttori di vini del Friuli Venezia Giulia hanno visitato il porto franco e nei giorni scorsi l' Authority ha deliberato l' avvio della piattaforma del freddo che sorgerà nello stesso porto franco». Per quanto riguarda Trihub a che punto siete? «Stiamo ragionando con i cinesi sul terminal intermodale che si appoggia alla stazione di Aquilinia. L' importante è capire se a loro interessa investire. Dove c' è già Rfi non entreranno loro, ma ci sono altre strutture che possono dargli redditività. Il progetto Trihub va avanti anche grazie a tecnici di Rfi dinamici e propositivi. Entro la fine del 2019 ci sarà la riapertura della galleria che collega Campo Marzio, nella parte orientale del porto, con la rete ferroviaria nazionale. E' un' opera molto importante. Si riaprirà anche la linea transalpina che permetterà di raggiungere Villa Opicina bypassando 37 chilometri che oggi si devono percorrere. E' un intervento finanziato da Rfi che permette di aumentare la capacità dello scalo di 3.000 coppie di treni in più all' anno. Poi contiamo di chiudere entro il 2019 la gara per la nuova stazione di Campo Marzio, per realizzare l' opera entro il 2023. Per seguire questi progetti abbiamo costituito una nuova direzione ferroviaria, unica Autorità di sistema portuale in Italia ad averlo fatto». Vi interessa soltanto la Nuova via della seta marittima o anche quella terrestre? «Trieste è la città più orientale d' Italia e può proporsi come collettore delle merci che dall' Italia settentrionale vogliono raggiungere la Cina via terra. Noi partecipiamo alla Iniziativa centro europea (Ince), che ha sede proprio a Trieste e riunisce venti nazioni dell' Europa orientale. Qui stiamo analizzando la possibilità di formare un treno verso Chengdu, diretto e non via Duisburg». A Trieste aumentano i treni, ma i ro-ro sono in difficoltà. «C' è stato un calo del 30 per cento, dovuto a due fenomeni: da un lato è crollato il traffico con la Turchia a causa del crollo della lira turca; dall' altro molti scambi con la Turchia si stanno trasferendo dai camion ai container. Di 700 mila teu movimentati a Trieste nel 2018, 100 mila hanno viaggiato su navi turche».

The screenshot shows the homepage of 'The Medi Telegraph' website. The main headline is 'D'Agostino: «L' accordo con la Cina favorirà le esportazioni» / INTERVISTA'. Below the headline is a sub-headline: 'Trieste - Sono passati due mesi dalla firma dell' accordo fra il porto di Trieste e la società di Stato cinese China communication construction company (Cccc), che ha provocato discussioni anche a livello internazionale.' The article text is partially visible, starting with 'Trieste - Sono passati due mesi dalla firma dell' accordo fra il porto di Trieste e la società di Stato cinese China communication construction company (Cccc)'. The sidebar on the right contains several sections: 'MAGAZINE' with a 'LEGGI L'ULTIMO NUMERO' button, 'PUBBLICAZIONI' with 'TIM' and 'LEGGI' buttons, 'PILOTINA BLOG di Giorgio Calzavara' with a '27 April 2018' date and 'A piedi nudi nel porto lungo i sentieri di Venezia' text, and 'SHIPPING MOVEMENTS' with icons for 'PROSSIMO ARRIVO', 'ARRIVO ORIZZONTALE', and 'PARTENZA ORIZZONTALE'.

D'Agostino: «L'accordo con la Cina favorirà le esportazioni»

Trieste - Sono passati due mesi dalla firma dell'accordo fra il porto di Trieste e la società di Stato cinese China communication construction company (Cccc), che ha provocato discussioni anche a livello internazionale. Quali aspettative avete da questo accordo? «La prima constatazione - risponde Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico orientale, che riunisce i porti di Trieste e Monfalcone - è che la firma e anche le polemiche hanno avuto un'eco globale e questo ha portato una pubblicità grandissima per il porto. Si è parlato di Trieste in tutti i giornali e televisioni del mondo. L'opinione pubblica internazionale è più informata sul nostro scalo. L'Italia si è accorta purtroppo soltanto adesso che esistono i porti e che hanno un ruolo strategico sia per il paese sia a livello globale. In queste settimane stiamo ricevendo molte delegazioni, compresa una di Cccc. Con la Cina andremo avanti tenendo presente anche il tema dell'export italiano, poco sottolineato nei giorni delle polemiche, ma più importante per noi». Quali iniziative sono possibili in questo senso? «Stiamo facendo una riflessione sull'esportazione di vini italiani, in questo caso del Friuli Venezia Giulia, verso la Cina. Fra qualche settimana andrò in Cina con l'obiettivo di realizzare, assieme a Cccc, una piattaforma logistica in Cina per i prodotti italiani». Vi hanno infastidito le critiche all'accordo con Cccc? «Molti hanno parlato di invasione, ma i motivi che ci hanno spinto a firmare sono tre: il primo è l'investimento cinese nel nostro progetto Trihub di sviluppo ferroviario; il secondo è la collaborazione congiunta fra i due paesi; il terzo è la possibilità per il porto di Trieste di partecipare al progetto di Cccc per la costruzione di un terminal intermodale a Kosice, in Slovacchia. In particolare quest'ultimo progetto è quello che è andato avanti più velocemente. Abbiamo firmato l'accordo il 23 marzo e ci siamo dati 90 giorni al termine dei quali faremo il punto. Abbiamo verificato che c'è un reale interesse a esportare prodotti italiani in Cina. I produttori di vini del Friuli Venezia Giulia hanno visitato il porto franco e nei giorni scorsi l'Authority ha deliberato l'avvio della piattaforma del freddo che sorgerà nello stesso porto franco». Per quanto riguarda Trihub a che punto siete? «Stiamo ragionando con i cinesi sul terminal intermodale che si appoggia alla stazione di Aquilinia. L'importante è capire se a loro interessa investire. Dove c'è già Rfi non entreranno loro, ma ci sono altre strutture che possono dargli redditività. Il progetto Trihub va avanti anche grazie a tecnici di Rfi dinamici e propositivi. Entro la fine del 2019 ci sarà la riapertura della galleria che collega Campo Marzio, nella parte orientale del porto, con la rete ferroviaria nazionale. E' un'opera molto importante. Si riaprirà anche la linea transalpina che permetterà di raggiungere Villa Opicina bypassando 37 chilometri che oggi si devono percorrere. E' un intervento finanziato da Rfi che permette di aumentare la capacità dello scalo di 3.000 coppie di treni in più all'anno. Poi contiamo di chiudere entro il 2019 la gara per la nuova stazione di Campo Marzio, per realizzare l'opera entro il 2023. Per seguire questi progetti abbiamo costituito una nuova direzione ferroviaria, unica Autorità di sistema portuale in Italia ad averlo fatto».

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there's a navigation bar with 'transportonline' logo, 'ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA REGISTRATI', 'AREA UTENTE', and 'ENG'. Below that, a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' is visible. The main content area features a news article titled 'D'Agostino: «L'accordo con la Cina favorirà le esportazioni» dated 23 Mag 2019. The article text is partially visible, discussing the agreement with the Chinese company Cccc and its implications for the port of Trieste. On the right side, there are several promotional banners for services like 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard', 'OCEAN', 'TIMOCOM', and 'Autio'. The bottom of the page shows a footer with 'Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019'.

Fiera Transport Logistic 2019 di Monaco

SCRITTO DA REDAZIONE

Scritto da Redazione Europa , Eventi , Legislazione , News , Trasporti giovedì, maggio 23rd, 2019 Dal 4 al 7 giugno 2019, Monaco di Baviera ospiterà Transport Logistic, la fiera leader a livello mondiale per logistica, mobilità, IT e gestione della catena di approvvigionamento. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale parteciperà anche quest' anno alla manifestazione fieristica; la novità è che vi parteciperà con un proprio stand e congiuntamente all' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Il Transport Logistic è una grande opportunità di business e di incontro fra fornitori e buyer. Sempre in crescita il numero di espositori che quest' anno saranno 2.360 e 60.726 saranno i visitatori provenienti da 123 nazioni e regioni. La fiera riunisce sotto la propria piattaforma B2B i principali fornitori di servizi logistici ed i clienti ad essi interessati. In particolare, per quanto riguarda i trasporti marittimi, la fiera ospita le aziende di servizi legati alle compagnie di navigazione oceanica (merci generiche, trasporto di container, trasporto roll-on/roll-off, rinfuse, merci refrigerate, trasporto marittimo a corto e lungo raggio), ed ai servizi logistici dei porti e degli interporti. Inoltre, durante la fiera si organizzeranno seminari e conferenze tenuti da più di 200 esperti del settore che tratteranno tutti i temi legati alla logistica, i trend di mercato e le nuove sfide per gli anni a venire. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale partecipa alla manifestazione fieristica Transport Logistic per supportare e promuovere l' intera gamma di servizi delle aziende di logistica e trasporto marittimo del Porto di Catania ed Augusta. Leggi anche: 4-7 giugno: Interporto Bologna vi aspetta al Transport Logistic Il Porto di Cagliari alla fiera Transport Logistic 2017 di Monaco IL PORTO DI TRIESTE ALLA FIERA TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO DI BAVIERA L' Autorità portuale di Ancona alla Fiera Transport Logistic di Monaco Il porto di Trieste alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=61816>.



Banchine presidiate per avere il Contratto

Sciopero nazionale portuali veneziani in manifestazione

PORTI MARGHERA/CHIOGGIA Nuovo contratto di lavoro dei portuali, riconquista di condizioni di lavoro dignitose e di certezze per il futuro occupazionale. Ieri i portuali di Venezia e di Chioggia si sono fermati per un'intera giornata e, dalle 6 alle 20, hanno presidato le entrate dell'isola portuale di Marghera e di Val Da Rio a Chioggia. Distribuivano volantini e rallentavano il passaggio dei mezzi pesanti diretti alle banchine dove dovevano caricare le merci portate dalle navi o, viceversa, caricare prodotti delle fabbriche del Nordest da spedire via nave. Cgil, Cisl e Uil del settore Trasporti si sono presentate unite coinvolgendo tutti i lavoratori, quelli delle imprese dei terminal e quelli delle Autorità di sistema portuale (le varie **Adsp**). I maggiori problemi li incontrano nei terminal, nelle cui società di gestione sono entrate compagnie di navigazione e fondi finanziari che hanno messo in atto una strategia di tagli ai costi che ha colpito soprattutto i lavoratori e la sicurezza nei porti. «E l'indisponibilità dei datori di lavoro ad arrivare al rinnovo del Contratto di lavoro è dovuta anche a questo nuovo atteggiamento» affermano i Sindacati che lamentano di non aver trovato interlocutori nel Governo («che elude ogni richiesta di confronto con le organizzazioni sindacali») e in molti presidenti delle Autorità di Sistema Portuale «che non svolgono il previsto ruolo di garanti nel funzionamento dei porti, sono infrastrutture pubbliche, perni del sistema paese». (e.t.)
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quarto Marghera
Banchine presidiate per avere il Contratto
Sciopero nazionale portuali veneziani in manifestazione
Altino, centri estivi al museo per appassionare i bambini
Eraina a chili, condannato a sette anni
Riapre il teatrino di via Pasini

Toninelli boccia Zaia e Brugnaro Gestione del Mose: tutto rinviato

Passa l'emendamento «ridotto»: arriverà in aula al Senato mercoledì prossimo

Alberto Zorzi

VENEZIA La proposta del ministero delle Infrastrutture, che prevedeva la partecipazione anche economica degli enti locali e l'ipotesi di una tassa di scopo, è stata cassata a furor di popolo: «Il Mose deve pagarla lo Stato», hanno detto con una sola voce il governatore Luca Zaia e il sindaco di Venezia e metropolitano Luigi Brugnaro, che poi avevano formalizzato questa loro posizione in una controproposta scritta. Il ministero guidato da Danilo Toninelli l'ha però rispedita al mittente e dunque della gestione del Mose se ne riparlerà più avanti. L'emendamento della discordia, presentato nell'ambito del decreto «sblocca cantieri», arriverà a breve in commissione al Senato e la discussione in aula è prevista per il 29 maggio.

Cancellata l'ipotesi di creare una struttura pubblica per la gestione del Mose, restano però gli altri due punti fondamentali del testo: da un lato la nomina di un commissario straordinario che assuma la funzione di stazione appaltante e operi in raccordo con il Provveditorato e il Consorzio Venezia Nuova (anch'esso commissariato, anche se dall'Anac); dall'altro lo sblocco dei 265 milioni di euro della legge speciale fermi per la mancata convocazione del Comitato.

Lo staff di Toninelli per la prima volta aveva messo nero su bianco il possibile futuro delle dighe, che sarebbero state gestite da una società pubblica composta da quattro ministeri (Infrastrutture, Politiche agricole, Beni Culturali ed Economia), dall'Autorità di sistema portuale, dalla Regione Veneto, dalla Città metropolitana e dal Comune di Venezia. Il nodo dello scontro è stato però quello dei soldi: la relazione illustrativa dell'emendamento infatti stimava in 100 milioni all'anno i costi per la gestione e manutenzione del Mose e ipotizzata una divisione delle spese secondo cui i tre enti locali avrebbero dovuto mettere 10 milioni a testa. «I cittadini veneziani pagheranno il Mose quattro volte», era sbottato Brugnaro e anche Zaia aveva espresso la sua contrarietà. Il giorno dopo, il 9 maggio, anche grazie a un pressing serrato dei parlamentari pentastellati veneti, che dopo poche ore erano andati a dire al ministro il loro «no» a questa ipotesi, si era tornati a un testo vago, in cui si diceva che ci sarebbe stato un decreto del Mit (di concerto con l'Economia e il Cipe) per «definire le modalità e le risorse economiche occorrenti per l'esecuzione e l'affidamento a regime delle attività gestorie e manutentive del sistema Mose». A quel punto però Zaia e Brugnaro avevano inviato delle osservazioni a quattro mani, in cui veniva confermata la composizione del nuovo ente con i soggetti di cui sopra, ma si specificava chiaramente e più volte che la dotazione finanziaria sarebbe stata «integralmente a carico del bilancio dello Stato», così come il ripiano di eventuali passività.

Dal Mit però queste osservazioni non sono state accolte. «L'attuale formulazione dell'articolo - scrive il ministero - non contempla la costituzione di alcuna struttura deputata all'esecuzione e all'affidamento delle attività gestorie e manutentive del Mose». E' tutto rimandato al decreto interministeriale e su questo - continua la lettera dei giorni scorsi - «si prende atto che l'amministrazione regionale non ha espresso alcun rilievo critico». «Sicché - è la conclusione - in carenza di osservazioni al riguardo si procederà senz'altro alla presentazione della proposta emendativa nell'attuale formulazione». Insomma, tutto rinviato.

Tra l'altro ieri gli studiosi del Cirga, guidato dal professor Gianfranco Perulli, ha lanciato l'idea che la Città metropolitana diventi una «cabina di regia» strategica, sia per il Mose che per le grandi navi, lo stadio e i fondi europei.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ponte molin e cohousing

Gli architetti e l'accessibilità i progetti dell'associazione

Ponti accessibili, come le nuove case dell' edilizia popolare. Una sfida che a Venezia non è più rinviabile. E che ha visto negli ultimi anni molti progetti falliti, come l' ovovia di Calatrava, il caregon d San Barnaba, i gradini ribassati al ponte delle Guglie.

Adesso l' Associazione architetti rilancia la sfida. Oggi, nell' ambito della manifestazione «Open, studi aperti», organizzata dall' Ordine, spiegheranno i loro progetti. L' obiettivo, dicono, è la «Venezia per tutti», accessibilità garantita ai portatori di handicap ma anche ai tanti anziani che abitano a Venezia e hanno difficoltà motorie, ai carretti, alle mamme con carrozzine.

Il primo progetto, dall' alto valore simbolico, è stato presentato qualche mese fa e inviato all' Autorità portuale e al Comune. Riguarda il nuovo ponte Molin, che dovrebbe mettere in collegamento l' area portuale di San Basilio con la città. Un' infrastruttura che dovrà collegare due parti strategiche della città come l' ex terminal crociere e l' area delle Zattere.

Il Porto ha presentato un suo progetto, bocciato dagli addetti ai lavori. I professionisti si sono offerti di mettere a disposizione i loro progetti per trovare una soluzione all' altezza. «Ma non ci hanno mai risposto», dice Odino Dell' Antonio, autore della rampa che ha ottenuto il generale plauso della città. La soluzione è quella di collegare San Basilio con l' approdo Actv e poi con la fondamenta delle Zattere. Con materiali compatibili con la città e soluzioni studiate apposta. «Abbiamo chiesto che per questi progetti sia bandita una gara», dicono gli architetti.

La seconda proposta riguarda il cohousing. Un progetto che si chiama «Avogaria». «Vogliamo dimostrare come ampie parti della città possano essere rese accessibili a tutti», spiega Dell' Antonio, «favorendo anche la residenzialità per persone disabili su edifici attualmente abbandonati». Il concetto è che non basta una rampa sistemata per la Venice Marathon o l' idea estemporanea di qualcuno per costruire un progetto all' altezza della città storica. Così gli architetti veneziani hanno messo a disposizione i loro studi. Nel passato erano stati i protagonisti di studi e proposte sul sottosuolo veneziano e sul restauro di parti della città spesso trattate come i muri e le strade in periferia. Rive in pietra d' Istria, scalini, materiali.

E riparazioni filologiche.

Adesso il ponte Molin. L' associazione ha esposto alcune soluzioni alternative possibili e realizzabili tra l' altro a costi decisamente inferiori rispetto alla proposta del Porto. E con impatto minore.

Stamattina da mezzogiorno saranno a disposizione nella sede di Micromega in campo San Maurizio per illustrare i loro progetti.

--A.V.

La banda è tornata in azione

Pestato a sangue e rapinato dalla baby gang

Commissario della Coop (porta connessioni e una frattura al braccio. Aggredito da una decina di minorenni a San Pio

Un'operazione di polizia ha portato alla luce una baby gang di minorenni che ha rapinato e pestato a sangue un commissario della Coop (porta connessioni e una frattura al braccio). Aggredito da una decina di minorenni a San Pio...

Gli architetti e l'accessibilità i progetti dell'associazione

Il progetto di un ponte che collega San Basilio con la città. Un' infrastruttura che dovrà collegare due parti strategiche della città come l' ex terminal crociere e l' area delle Zattere. Il Porto ha presentato un suo progetto, bocciato dagli addetti ai lavori. I professionisti si sono offerti di mettere a disposizione i loro progetti per trovare una soluzione all' altezza. «Ma non ci hanno mai risposto», dice Odino Dell' Antonio, autore della rampa che ha ottenuto il generale plauso della città. La soluzione è quella di collegare San Basilio con l' approdo Actv e poi con la fondamenta delle Zattere. Con materiali compatibili con la città e soluzioni studiate apposta. «Abbiamo chiesto che per questi progetti sia bandita una gara», dicono gli architetti.

La seconda proposta riguarda il cohousing. Un progetto che si chiama «Avogaria». «Vogliamo dimostrare come ampie parti della città possano essere rese accessibili a tutti», spiega Dell' Antonio, «favorendo anche la residenzialità per persone disabili su edifici attualmente abbandonati». Il concetto è che non basta una rampa sistemata per la Venice Marathon o l' idea estemporanea di qualcuno per costruire un progetto all' altezza della città storica. Così gli architetti veneziani hanno messo a disposizione i loro studi. Nel passato erano stati i protagonisti di studi e proposte sul sottosuolo veneziano e sul restauro di parti della città spesso trattate come i muri e le strade in periferia. Rive in pietra d' Istria, scalini, materiali.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I portuali scendono in strada «I canali vanno scavati»

Alla rabbia per il mancato rinnovo del contratto si aggiungono le criticità locali «Ogni dieci centimetri in meno di profondità sono cento container in meno»

Eugenio PendoliniMARGHERA. Chiedono il rinnovo del contratto di lavoro, dopo il blocco delle trattative. Si battono contro lo spettro della privatizzazione dei porti perché «verrebbe meno il ruolo di garante dell' autorità pubblica». E si dicono preoccupati per le condizioni dei canali d' accesso al porto di Venezia: «Ogni dieci centimetri in meno di profondità, sono cento container in meno che arrivano. E per noi è lavoro perso».

Per questo, ieri di prima mattina, circa duecento portuali veneziani delle sigle Fitl-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti si sono presentati in via del Commercio, a Porto Marghera. Striscioni e bandiere in mano, hanno gridato forte le loro ragioni. Per uno sciopero che, senza rassicurazioni per il futuro, potrebbe essere solo il primo di una lunga serie. La trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro è in fase di stallo dal 12 aprile scorso. Ed è la prima volta, dal 2000, che non viene rinnovato.

La causa, secondo i sindacati, sta nell' indisponibilità dei datori a trattare sui temi cari ai lavoratori. Tra le richieste, ad esempio, c' è la previsione di uno strumento in grado di accompagnare alla pensione tutti i portuali.

«I lavoratori - fanno sapere le tre sigle sindacali - non possono subire senza dire nulla il rifiuto delle aziende di mettere risorse per creare un fondo e di regolamentare gli effetti, sugli organici, dell' automazione del ciclo produttivo». «Gli armatori - punta il dito Antonio Cappiello, Cgil a capo dei portuali di Venezia - si sono trasformati in multinazionali, non vogliono contrattare il rinnovo e puntano a far passare il concetto dell' autoproduzione, che farebbe perdere posti di lavoro. E questo, per noi, non è accettabile».

Le sigle di settore reputano poi "assordante" il silenzio che arriva da Roma: «Il governo è riluttante ad ogni richiesta di incontro delle organizzazioni dei lavoratori e del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per niente vigile sulle innumerevoli irregolarità registrate nella gestione e applicazione della norma di molte Autorità di Sistema Portuale italiane». La Cgil si dice preoccupata anche di un annunciato cambiamento legislativo che vorrebbe trasformare in società per azioni le autorità di sistema portuale. «Questo - continua il sindacalista - farebbe mancare il vaglio dell' autorità pubblica e, di conseguenza, il loro ruolo di arbitro. I veri datori diventerebbero così gli armatori». Tra le proteste, poi, c' è una questione puramente locale e insita nella salvaguardia della laguna: l' accessibilità ai porti.

La mancata pulizia del canale dei petroli, alla bocca di porto di Malamocco, ha fatto abbassare, dai 12 previsti, i metri di pescaggio consentiti alle navi in transito.

Un danno, spiegano i sindacati, che si riflette sui lavoratori. «Ogni dieci centimetri - continua Cappiello - sono cento container in meno».

Noi siamo rispettosi della laguna e della sua specificità, non chiediamo di scavare come se fossimo ad Anversa. Ma almeno vogliamo mantenere il pescaggio consentito». Adesso, conclude il sindacalista della Cgil, gli occhi resteranno aperti in attesa di sviluppi positivi nelle trattative. In caso contrario, i sindacati promettono di scendere nuovamente in piazza.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Lavoro

I portuali scendono in strada «I canali vanno scavati»

Alla rabbia per il mancato rinnovo del contratto si aggiungono le criticità locali «Ogni dieci centimetri in meno di profondità sono cento container in meno»

Partecipazione massiccia Ma c'è paura per il futuro

Municipi sceglie l'alleanza con Veneticon

MARGHERA - MALCONTENTA 21

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA MANIFESTAZIONE A CHIOGGIA

Partecipazione massiccia Ma c'è paura per il futuro

Alfredo Calascibetta: «Da anni non vedevamo un'adesione così alta. La politica guardi ai lavoratori dei porti» Oggi una commissione

CHIOGGIA. «Era da tempo che non si vedeva una partecipazione così massiccia di operatori portuali ad uno sciopero generale». Alfredo Calascibetta, agente marittimo e presidente del comitato per il rilancio del porto di Chioggia, commenta così l'adesione allo sciopero dei portuali che, per un giorno intero, ha paralizzato l'attività del porto, compreso, naturalmente, tutto l'indotto.

Navi bloccate, nessun scarico di merci, se i sindacati di categoria Cgil, Cisl e Uil cercavano delle risposte, queste sono arrivate. Braccia incrociate per sollecitare il rinnovo dei contratti dei lavoratori del settore, che chiedono maggiore dignità salariale, tutela dei diritti e della sicurezza. Ma per Chioggia lo sciopero ha una valenza che va oltre: ora è ufficialmente una costola del porto di Venezia, ed è quindi in ballo anche il futuro della portualità, che dovrà decidere che cosa vuol fare da grande, con la spada di Damocle del deposito di gpl che, evidentemente, condizionerà gli obiettivi prossimi venturi. «C'è stata una grande adesione a questo sciopero - spiega Calascibetta - con tutti gli operatori che si sono fermati, bloccando tutti i porti d'Italia, giusto per sollecitare una reazione della politica che però, in questo momento, credo abbia altri interessi». Chioggia che chiede aiuto a Venezia, Venezia che è, per ora, in una posizione di attesa. «Oggi pomeriggio - continua Alfredo Calascibetta - si riunisce una commissione portuale nella quale io presenterò due interpellanze: il futuro dei Saloni con il famoso terminal crociere e quali siano le intenzioni del porto di Venezia, in pratica che cosa Venezia vuole fare di Chioggia, anche se sono convinto che se dovesse entrare in funzione il deposito di gpl, bisognerà dire addio alle navi da crociera».

—Daniele Zennaro.

Lavoro
Portalettere
Le selezioni
dei contratti
per l'estate

**ANNO
Municipa
sceglie
l'alleanza con
Venetecomm**

**Partecipazione massiccia
Ma c'è paura per il futuro**

Venezia Today

Venezia

Portuali: «Porto commerciale e lavoro legati alla manutenzione dei canali»

Lo sciopero giovedì a Venezia e Chioggia per il timore che l'ingresso dei privati nelle società dei terminal comporti tagli all'occupazione e alla sicurezza

Lo sciopero nazionale dei lavoratori portuali ha bloccato le attività a Venezia e Chioggia fin dalle 6 del mattino, giovedì. «Ottima l'adesione - commenta Toni Cappiello della Filt Cgil -. Centinaia gli operai fermi agli ingressi, con disagi e rallentamenti». La trattativa per il rinnovo del contratto di settore si è bloccata sei mesi fa in tutto il Paese. «Non era mai successo - dichiara Cappiello -. Per la prima volta ci siamo trovati muro contro muro rispetto agli armatori, con il rischio che i terminal in mano ai privati tolgano lavoro e sicurezza». Automazione e autoproduzione «Il carico e scarico robotizzato delle merci non prevede forza lavoro. Abbiamo chiesto ai privati di gestire il contraccolpo sull'occupazione con la creazione di un fondo pensione, cui partecipano anche i lavoratori, per la loro formazione. In modo da metterli nelle condizioni di stare in un nuovo assetto portuale. Ma non abbiamo avuto riscontro. Anzi, la direzione sembra essere quella dell'autoproduzione, cioè la gestione autonoma delle attività nei porti. Lo sciopero è servito per dare una scossa su questi temi». Venezia L'ambito lagunare è particolarmente delicato, spiega il sindacalista Cgil dei Trasporti. «A causa del Mose l'accessibilità nautica è più problematica. Sono 12 i metri di profondità, secondo il piano regolatore portuale, che garantiscono l'ingresso delle navi commerciali, attraverso la bocca di porto di Malamocco, al canale dei Petroli. Ma tra lo scalino in cemento del Mose e gli smottamenti, i detriti, ecc., c'è il rischio che questi 12 metri diventino 11 e mezzo o anche meno. A quel punto sono i piloti a non voler rischiare entrando in porto. Venezia può rimanere competitiva se per tutte le istituzioni interessate la manutenzione diventa una priorità». I container «Pensiamo solo al fatto che - conclude Cappiello - se i battimetri dicono che il canale è interrato, e i metri di profondità diventano 11, ad esempio, per ogni 10 centimetri in meno, ci sono 10 container caricati su una nave in meno. Moltiplicati per tutti i container diventano centinaia, migliaia, con ricadute preoccupanti sul lavoro dei portuali. E non parliamo di far entrare navi moderne da 15 mila container, come a Rotterdam, ma almeno da 8 mila e 500. E facciamo appello anche al governo per questo».

VENEZIA TODAY Cronaca

Portuali: «Porto commerciale e lavoro legati alla manutenzione dei canali»

Lo sciopero giovedì a Venezia e Chioggia per il timore che l'ingresso dei privati nelle società dei terminal comporti tagli all'occupazione e alla sicurezza

La redazione
23 maggio 2019

I più letti di oggi

- Banking è stato a Venezia il video pubblicato su Instagram
- Musi operazione contro i clan specializzati in porto: 150 arresti, 1800 auto sequestrate
- Politica sull'incidente marittimo mortale: la banca andata al diavolo dalla velocità consentita
- Ricerca illegale di terraglia e altri fonderie: c'è denuncia

unicef

Lo sciopero al porto di Chioggia

Lo sciopero nazionale dei lavoratori portuali ha bloccato le attività a Venezia e Chioggia fin dalle 6 del mattino, giovedì. «Ottima l'adesione - commenta Toni Cappiello della Filt Cgil -. Centinaia gli operai fermi agli ingressi, con disagi e rallentamenti». La trattativa per il rinnovo del contratto di settore si è bloccata sei mesi fa in tutto il Paese. «Non era mai successo - dichiara Cappiello -. Per la prima volta ci siamo trovati muro contro muro rispetto agli armatori, con il rischio che i terminal in mano ai privati tolgano lavoro e sicurezza».

APPROFONDIMENTI

Il rinnovo del contratto dei portuali passa attraverso lo sciopero
23 maggio 2019

Portuali: «Destino del porto commerciale e lavoro legati alla manutenzione dei canali»

Lo sciopero giovedì a Venezia e Chioggia per il timore che l'ingresso dei privati nelle società dei terminal comporti tagli all'occupazione e alla sicurezza

Lo sciopero nazionale dei lavoratori portuali ha bloccato le attività a Venezia e Chioggia fin dalle 6 del mattino, giovedì. «Ottima l'adesione - commenta Toni Cappiello della Filt Cgil -. Centinaia gli operai fermi agli ingressi, con disagi e rallentamenti». La trattativa per il rinnovo del contratto di settore si è bloccata sei mesi fa in tutto il Paese. «Non era mai successo - dichiara Cappiello -. Per la prima volta ci siamo trovati muro contro muro rispetto agli armatori, con il rischio che i terminal in mano ai privati tolgano lavoro e sicurezza». Automazione e autoproduzione «Il carico e scarico robotizzato delle merci non prevede forza lavoro. Abbiamo chiesto ai privati di gestire il contraccolpo sull'occupazione con la creazione di un fondo pensione, cui partecipano anche i lavoratori, per la loro formazione. In modo da metterli nelle condizioni di stare in un nuovo assetto portuale. Ma non abbiamo avuto riscontro. Anzi, la direzione sembra essere quella dell' autoproduzione, cioè la gestione autonoma delle attività nei porti. Lo sciopero è servito per dare una scossa su questi temi». Venezia L' ambito lagunare è particolarmente delicato, spiega il sindacalista Cgil dei Trasporti. «A causa del Mose l' accessibilità nautica è più problematica. Sono 12 i metri di profondità, secondo il piano regolatore portuale, che garantiscono l' ingresso delle navi commerciali, attraverso la bocca di porto di Malamocco, al canale dei Petroli. Ma tra lo scalino in cemento del Mose e gli smottamenti, i detriti, ecc., c' è il rischio che questi 12 metri diventino 11 e mezzo o anche meno. A quel punto sono i piloti a non voler rischiare entrando in porto. Venezia può rimanere competitiva se per tutte le istituzioni interessate la manutenzione diventa una priorità». I container «Pensiamo solo al fatto che - conclude Cappiello - se i battimetri dicono che il canale è interrato, e i metri di profondità diventano 11, ad esempio, per ogni 10 centimetri in meno, ci sono 10 container caricati su una nave in meno. Moltiplicati per tutti i container diventano centinaia, migliaia, con ricadute preoccupanti sul lavoro dei portuali. E non parliamo di far entrare navi moderne da 15 mila container, come a Rotterdam, ma almeno da 8 mila e 500. E facciamo appello anche al governo per questo».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

SBLOCCATI 40 MILIONI PER I PORTI

Via libera da Roma ai lavori per i danni della mareggiata

Arriva finalmente il disco verde della Protezione civile: ci sono voluti sei mesi. Gli interventi riguarderanno diga, banchine, pontili, aree, capannoni e altro

Il capo del Dipartimento di protezione civile, Angelo Borrelli, ha firmato il "decreto sicurezza", che autorizza l'avvio dei lavori di ripristino delle banchine portuali danneggiate dalla mareggiata dello scorso ottobre. Si sblocca finalmente il piano di interventi, peraltro già programmato e finanziato dall'Autorità di sistema portuale con quasi quaranta milioni di euro.

Quella della firma era una notizia attesa da tempo, ma finché da Roma non arrivava il via libera non si potevano avviare i lavori più consistenti, oltre a quelli già attuati per la prima messa in sicurezza, che potranno far tornare i porti di Savona e Vado alla piena efficienza.

In realtà occorrerà ancora un passo formale, ossia il recepimento del decreto da parte della Regione, quindi l'Autorità portuale potrà sbloccare i lavori. Ancora una volta i tempi della burocrazia sono stati molto lenti: basti pensare che il Consiglio dei ministri aveva dichiarato lo stato di emergenza l'8 novembre, a una settimana dalla devastante mareggiata che aveva minato la stabilità di alcune banchine, fatto crollare parti delle dighe foranee e danneggiato alcune strutture dei terminal. Poi però sono trascorsi sei mesi prima che lo stesso Consiglio dei ministri demandasse al governatore Giovanni Toti, come commissario delegato, la realizzazione degli interventi.

Lo stesso Toti aveva sollecitato l'urgenza con lettere il 21 febbraio e il 18 marzo. Tra l'altro l'Autorità portuale aveva già stanziato 39 milioni e 945 mila euro del proprio bilancio. Il presidente Paolo Emilio Signorini ha già pronti i progetti, che saranno sottoposti a Toti per il via libera definitivo agli appalti.

I lavori riguarderanno la diga di Savona (8 milioni), banchine, pontili e scogliere (1,5 milioni), le aree operative e la viabilità (5 milioni), i capannoni danneggiati (2,7 milioni), le pavimentazioni (2,4 milioni), gli impianti (700 mila euro) e l'accesso di emergenza (un milione). I fondi stanziati per il bacino di Vado serviranno per la riparazione della diga di Vado-Bergeggi (2 milioni), banchine, pontili e scogliere (6,3 milioni), pavimentazioni (2 milioni), impianti (1,5 milioni) recinzioni doganali e scanner (300 mila euro). Secondo le previsioni gli interventi saranno completati in via definitiva entro il terzo trimestre del 2022.

Subito dopo la mareggiata di ottobre, per scongiurare eventuali ulteriori danni in caso di un nuovo evento di quella portata, erano già stati appaltati in somma urgenza i lavori per garantire le condizioni minime di sicurezza con il rinforzo della diga foranea di Savona (950 mila euro), dalla quale il mare aveva portato i massi di protezione, e per alzare il muro della diga di Vado (150 mila euro).

- G. V.

savona

Traffico ieri bloccato per lo sciopero dei portuali

Traffico bloccato ieri mattina in città a causa di un corteo in corso Mazzini dei lavoratori portuali e dei marittimi contro l'autoproduzione, operazioni affidate a lavoratori che non sono i portuali ma a personale degli armatori, e contro il blocco della contrattazione per il rinnovo del contratto collettivo. Lo sciopero è stato indetto dalle organizzazioni sindacali. E.R.

E.R.

SAVONA

Processo Bonello, ora spunta l'ipotesi di una nuova autopsia

Il giudice ha autorizzato preventivamente la riesumazione della salma una decisione sarà presa dal perito che deve chiarire le cause della morte

SAVONA

Traffico ieri bloccato per lo sciopero dei portuali

Traffico bloccato in città a causa di un corteo in corso Mazzini dei lavoratori portuali e dei marittimi contro l'autoproduzione, operazioni affidate a lavoratori che non sono i portuali ma a personale degli armatori, e contro il blocco della contrattazione per il rinnovo del contratto collettivo. Lo sciopero è stato indetto dalle organizzazioni sindacali.

SAVONA

I vigili bloccano due pullman "Non sono idonei a viaggiare"

Due pullman bloccati in città a causa di un controllo dei vigili. I mezzi non sono stati autorizzati a viaggiare perché non sono idonei.

SAVONA

Albanese preso con mezzo chilo di cocaina, resta in carcere

Un albanese è stato arrestato con mezzo chilo di cocaina. Rimane in carcere in attesa di giudizio.

Portuali in sciopero a Savona e Vado: traffico bloccato in corso Mazzini

La protesta contro l' autoproduzione e per il blocco della contrattazione del contratto collettivo

ANTONIO AMODIO, ELENA ROMANATO

Traffico bloccato questa mattina a causa di uno sciopero dei lavoratori portuali contro l' autoproduzione, operazioni che possono essere fatte svolgere da lavoratori che non siano i portuali ma personale degli armatori, e per protestare nei confronti del blocco della contrattazione del contratto collettivo. Con lo sciopero i portuali hanno deciso di fermarsi e fermare i mezzi in entrata sia al porto di Savona che di Vado Ligure, causando gravi disagi al traffico. A spiegare le ragioni che hanno portato i portuali a incrociare le braccia è Francesco Bossi, lavoratore della Pippo Rebagliati e rappresentante sindacale per Uil Trasporti. «C' è il problema dell' autoproduzione - ha detto Bossi - È un comportamento che destabilizza il sistema e crea disoccupazione, è causa dello sfruttamento dei lavoratori marittimi soprattutto per tutte le operazioni che riguardano il rizzaggio e drizzaggio che vengono sottratte alle compagnie portuali che si occupano del lavoro temporaneo e quindi spetta a loro». CLAVIM A Vado invece si è formato un presidio davanti ai cancelli del Reefer Terminal che si concluderà alle 18. Spiega Gianni Mazziotta, segretario territoriale Uil: «I lavoratori temono che si voglia smantellare il contratto, specie per quanto riguarda le norme sulla sicurezza oltretutto per la parte economica».

Informazione
Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la cookie policy. Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

Portuali in sciopero a Savona e Vado: traffico bloccato in corso Mazzini

La protesta contro l'autoproduzione e per il blocco della contrattazione del contratto collettivo



Asl, piano da centomila euro per ridurre le liste d'attesa
ELISA ROSSIGNOLO

Piattaforma, accordo sull'occupazione entro il 2020 i posti saranno più di 700
ANTONIO AMODIO

Savona flop nella classifica della salute solo al 96° posto tra le province italiane
LOU BARDONE

SCOPRI TOP NEWS

VIDEO CONSIGLIATI

PARO divertimento con il super elicottero motore Brno
NOVA

20 anni fa i brigatisti Mario Galassi e Nello Loce uccidevano D'Antonia

CONDIVIDI

ANTONIO AMODIO - ELENA ROMANATO
Savona

Ultima modifica: 23/05/2019 alle ore 11:15

Traffico bloccato questa mattina a causa di uno sciopero dei lavoratori portuali contro l'autoproduzione, operazioni che possono essere fatte svolgere da lavoratori che non siano i portuali ma personale degli armatori, e per protestare nei confronti del blocco della contrattazione del contratto collettivo.

Con lo sciopero i portuali hanno deciso di fermarsi e fermare i mezzi in entrata sia al porto di Savona che di Vado Ligure, causando gravi disagi al traffico. A spiegare le ragioni che hanno portato i portuali a incrociare le braccia è Francesco Bossi, lavoratore della Pippo Rebagliati e rappresentante sindacale per Uil Trasporti.

Inizia la giornata con la **Cucina de La Stampa**, la newsletter di Maurizio Molinari

«C'è il problema dell'autoproduzione - ha detto Bossi - È un comportamento che destabilizza il sistema e crea disoccupazione, è causa dello sfruttamento dei lavoratori marittimi soprattutto per tutte le operazioni che riguardano il rizzaggio e drizzaggio che vengono sottratte alle compagnie portuali che si occupano del lavoro temporaneo e quindi spetta a loro».

Savona, sciopero dei portuali e marittimi. Lavoratori e sindacati: "No all'autoproduzione" (FOTO e VIDEO)

Il blocco del contratto collettivo, l'applicazione delle leggi portuali e il problema dell'autoproduzione tra i motivi dello sciopero nazionale

No all'autoproduzione. Così recita lo striscione affisso nel varco portuale di Savona per un tema che ha portato i lavoratori portuali a uno sciopero nazionale di 24 ore. Uno sciopero che ha la finalità di protestare nei confronti del blocco della contrattazione del contratto collettivo. Da lì la decisione di fermarsi e fermare i mezzi in entrata sia a Savona che a Vado Ligure. "Il contratto collettivo ha sempre garantito una grande regolazione all'interno del sistema portuale e quindi collegato a tutto questo c'è il problema dell'autoproduzione. È un comportamento che destabilizza il sistema e crea disoccupazione, è causa dello sfruttamento dei lavoratori marittimo soprattutto per tutte le operazioni che riguardano il rizzaggio e drizzaggio che vengono sottratte alle compagnie portuali che si occupano del lavoro temporaneo e quindi spetta a loro" dice Pier Francesco Bossi, Uil Trasporti. "Diciamo no alla deregolamentazione del lavoro portuale. L'autoproduzione sottrae sicurezza al lavoratore e lavoro ai territori, chiediamo che vengano applicate le leggi in materia portuale, compreso il 15bis che servirà per formare i giovani, per ricollocare gli inabili al lavoro, per creare quegli scivoli pensionistici" spiega Alessandro Nigro, Fil Cgil, delegato lavoratori compagnia portuale. "Hanno proposto 50 euro di aumento in tre anni, una provocazione. Stanno addirittura pensando di non approvare, di non portare avanti il contratto dei porti cercando di spezzettare i contratti all'interno della portualità. L'Autorità di Sistema Portuale è sempre al nostro fianco, tutti insieme cerchiamo di remare dalla stessa parte, avere il porto unito ci tutela a livello sindacale, contrattuale e di sicurezza, questo è un lavoro professionalizzato ma un mestiere pericoloso, il contratto dei porti ci ha sempre garantito una sicurezza dei posti di lavoro" continua Danilo Causa, segretario Fit Cisl Savona Imperia. Oltre al presidio, i lavoratori durante la mattinata hanno fatto un corteo dalla rotonda di corso Mazzini fino alla Torretta. La protesta ha creato qualche disagio alla viabilità.



Sciopero dei portuali a Savona: disagi alla viabilità

Nella zona della rotonda di fronte al mercato civico la polizia locale di Savona sta defluendo il traffico in direzione Torretta a causa del blocco dei camion, fermi nella galleria portuale.

Si registrano disagi alla viabilità in corso Mazzini a Savona a causa dello sciopero indetto dai portuali fino alle 24.00. Nella zona della rotonda di fronte al mercato civico la polizia locale di Savona sta defluendo il traffico in direzione Torretta a causa del blocco dei camion, fermi nella galleria portuale. Uno sciopero indetto con la finalità di protestare nei confronti del blocco della contrattazione del contratto collettivo. Da lì la decisione di fermarsi e fermare i mezzi in entrata sia a Savona che a Vado Ligure. Oltre al presidio, i lavoratori questa mattina hanno effettuato un corteo dalla rotonda di corso Mazzini fino alla Torretta. La protesta ha creato qualche disagio alla viabilità.



The screenshot shows a news article on the Savona News website. The main headline is "Sciopero dei portuali a Savona: disagi alla viabilità". The sub-headline reads: "Nella zona della rotonda di fronte al mercato civico la polizia locale di Savona sta defluendo il traffico in direzione Torretta a causa del blocco dei camion, fermi nella galleria portuale." Below the text is a photograph of a street scene with a sign for "SMET" and a car. The article text includes: "Si registrano disagi alla viabilità in corso Mazzini a Savona a causa dello sciopero indetto dai portuali fino alle 24.00." and "Nella zona della rotonda di fronte al mercato civico la polizia locale di Savona sta defluendo il traffico in direzione Torretta a causa del blocco dei camion, fermi nella galleria portuale." There are also sections for "RUBRICHE" and "IN BREVE".

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

SHIPPING E LOGISTICA

Amazon sbarca a Genova, in porto il nuovo hub logistico

Via libera di Comune e Autorità portuale al progetto dell' imprenditore Spinelli «Subito 120 assunzioni. Ma l' area deve essere pronta entro febbraio 2020»

Simone Gallotti - GENOVA Esce sollevato dopo un' ora e mezza di riunione, Aldo Spinelli: «Abbiamo il via libera dal sindaco e dal presidente del porto». Marco Bucci, poca voglia di parlare, era andato via poco prima da Palazzo San Giorgio, spiegando di essersi limitato «a giocare a carte» con Paolo Signorini e l' imprenditore genovese. Ma il sindaco scherza questa volta su 120 nuovi posti di lavoro a Genova, che dopo l' incontro di ieri potrebbero essere più vicini.

La riunione, cominciata nel tardo pomeriggio, è un passo in avanti per lo sbarco di Amazon nel capoluogo ligure: il progetto era stato anticipato dal Secolo XIX a ottobre, quando la trattativa tra le due aziende doveva ancora essere chiusa e si stava ancora cercando l' area più adatta su cui far sorgere il nuovo polo. Il gruppo americano ha però confermato la scelta di Genova anche dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi, ritenendo che le difficoltà logistiche possano essere superate.

Spinelli e gli americani sono convinti della validità del progetto e dopo l' accordo di ieri, anche Comune e Authority portuale. «Ma entro il 28 febbraio dobbiamo essere operativi» spiega Spinelli: il gruppo genovese garantirà i servizi logistici ad Amazon che avrà così una base più vicina ad un mercato, quello ligure, che risulta in crescita almeno nel settore del commercio online. Il nuovo hub del colosso guidato dal miliardario Jeff Bezos, sorgerà sull' area del Centro Servizi Derna. Si tratta di uno spazio di discrete dimensioni, più di 45 mila metri quadri che già oggi sono destinati ad attività di magazzino e logistica: «Per adeguare ai nuovi compiti il Derna, siamo pronti ad investire 7 milioni di euro. Bisogna trasformare quegli spazi per le esigenze di Amazon», spiega ancora Spinelli.

NUOVI POSTI DI LAVORO Le assunzioni previste quando il nuovo polo sarà operativo sono 120, ma sono destinate a crescere sino a 300 nel periodo sotto Natale, quando l' attività registra i picchi: «È ossigeno per Genova e nuove opportunità di lavoro per i giovani». Il terminalista conta di portare così altro traffico a Genova e Amazon potrà invece decongestionare il magazzino di Piacenza, da cui oggi arrivano i pacchi per i liguri, in previsione di continui aumenti di volumi. «Vogliamo intercettare quel traffico, portarlo a Genova e passare da 55 mila colli a più di 90 mila» spiega ancora Spinelli.

TEMPI STRETTI E RISCHI Il terminalista genovese è ottimista, pronto a investire dopo aver incassato il via libera politico dal Comune e dall' Authority. «Adesso però bisogna correre: abbiamo un anno di tempo per far nascere il nuovo hub logistico e in questi mesi è necessario che arrivino tutti i permessi della burocrazia. In caso di rallentamenti c' è il rischio che Amazon decida di andare altrove e Genova potrebbe perdere così 120 posti di lavoro». Il contratto firmato con il colosso americano lascia tempo sino all' anno prossimo, ma sulla strada potrebbero piombare nuovi ostacoli: «Mi preoccupano i tempi: bisogna essere veloci con le carte» dice Spinelli. Il clima non è poi così sereno in porto: la guerra delle carte bollate tra i diversi terminalisti genovesi è in corso e se dovesse toccare anche il "progetto Amazon" «finiremmo per perdere investimenti e posti di lavoro» confida preoccupata una fonte dell' Authority.

L' area del Derna è in pieno spazio portuale e consente un vantaggio logistico che entrambi i gruppi vorrebbero cogliere.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto, 500 camalli in piazza «Più lavoro e sicurezza»

Corteo da lungomare Canepa a Palazzo San Giorgio per la protesta nazionale

Matteo Dell' Antico - Nella giornata di altissima tensione vissuta dalla città per la manifestazione degli antifascisti che hanno deciso di protestare contro il comizio di Casa Pound, ieri mattina lo sciopero dei portuali genovesi è iniziato poco dopo le sei con un presidio a Ponte Etiopia, uno dei principali varchi di accesso dello scalo del capoluogo ligure, nella zona di Lungomare Canepa. La protesta, a livello nazionale, è stata indetta da Filt-Cgil, FitCisl e Uiltrasporti contro lo stallo nel rinnovo del contratto collettivo nazionale.

I portuali, dopo i numerosi incidenti sul lavoro che si sono verificati sulle banchine italiane, chiedono pure più sicurezza sui moli e protestano anche contro l' autoprodotto nei porti.

A metà mattinata i lavoratori, ai quali si sono uniti nella zona di San Benigno i camalli della Compagnia Unica, hanno sfilato in corteo fino a Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di sistema portuale di Genova - Savona. «Stiamo difendendo il contratto portuale perché c' è qualcuno che vorrebbe stracciarlo per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando di fatto una giungla», dice Davide Traverso della Fit-Cisl Liguria. Enrico Poggi, segretario Filt-Cgil ricorda come «di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli delle conseguenze e della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale».

Tra le battaglie più sentite dai portuali quella contro l' autoprodotto, cioè l' utilizzo dei marittimi al posto dei portuali per operazioni di rizzaggio-derizzaggio della merce: «Questo tipo di attività - sottolinea Duilio Salvo della Uiltrasporti Liguria - crea dumping nel lavoro portuale e grave rischio per la sicurezza, specialmente dei lavoratori marittimi adibiti a tali mansioni».

Verso mezzogiorno il corteo dei camalli - circa 500 persone e alcuni mezzi portuali - è arrivato davanti a Palazzo San Giorgio. Qui una delegazione di sindacati e vertici della Culmv ha incontrato il presidente del porto Paolo Signorini esponendo le ragioni della protesta. Signorini ha condiviso le preoccupazioni dei lavoratori del porto, in particolare sul fondo richiesto dai rappresentanti dei lavoratori per far fronte alla necessaria tutela del lavoro rispetto all' innovazione in materia di automazione che sta interessando il settore. Dopo l' incontro a Palazzo San Giorgio il corteo si è sciolto, anche se una parte di portuali, nel pomeriggio di ieri, ha preso parte alla manifestazione degli antifascisti che hanno deciso di protestare contro il comizio di CasaPound organizzato in piazza Marsala, nel centro cittadino.

Sul fronte del lavoro in banchina, resta caldo il capitolo che riguarda l' organico porto dello scalo genovese specialmente per la Compagnia Unica. Il piano è fondamentale per capire lo stato dell' arte del lavoro sui moli e la sua evoluzione nel periodo dei prossimi tre anni.



An advertisement for the Honda CR-V Hybrid. The top part features the Honda logo and the text 'Nuovo CR-V HYBRID L'ibrido che non c'era'. Below this is a photograph of a white Honda CR-V Hybrid driving on a road. At the bottom, there is a dark banner with the text 'RIVIERA MOTORS' and contact information: 'Via C.N. Rosselli 18 R - Tel. 010 3626727'.

LA MANIFESTAZIONE

Porto, tempo scaduto "Più rispetto per il lavoro"

Soci della Compagnia e dipendenti dei terminal fermi per 24 per il nuovo contratto e contro l'autoproduzione. Il console Benvenuti: Siamo stati ai patti ora tocca agli altri

di Massimo Minella

Sembra proprio essere scaduto, in porto, il tempo degli annunci. Così in tutti quanti gli scali italiani, a cominciare da Genova che le riforme del lavoro le ha subite e poi imposte, dando la linea all' intera penisola. Succede anche oggi, con rivendicazioni nazionali per il rinnovo del contratto collettivo e contro l' autoproduzione che trovano una chiave di lettura locale attraverso l' applicazione dell' articolo 15 bis della legge di riforma. Dietro la complessità delle norme e degli articoli di legge, infatti, ci sono questioni vitali per l' organizzazione del lavoro senza il rispetto delle quali tutto si fa più complicato. Per questo la giornata di sciopero di ieri assume un significato particolare, non solo per i temi sul tavolo, ma anche per la scadenze temporali che si avvicinano. Il porto si è fermato per 24 ore, con presidi ai varchi e un corteo fino a palazzo San Giorgio, sede dell' authority. Insieme, soci della Compagnia e dipendenti dei terminal hanno fatto sentire la loro voce, anche con l' ausilio dei motori dei mezzi meccanici portati in piazza, prima che una delegazione di lavoratori incontrasse i sindacati nazionali e i vertici di Palazzo San Giorgio, il presidente Paolo Signorini e il segretario generale Marco Sanguineri.

« Abbiamo dato una risposta forte, tutti insieme, distinguendoci oggi (ieri per chi legge n. d. r.) dagli altri tipi di proteste in atto - spiega il console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti - Con i segretari del sindacato abbiamo affrontato tematiche nazionali, ma anche specificità nostre, in particolare su autoproduzione e 15 bis».

Benvenuti porta sul tavolo del confronto tematiche che impongono soluzioni in tempi brevi, come sull' autoproduzione, con gli armatori che tendono a sostituire con il proprio personale marittimo i soci delle compagnie a cui invece toccano per legge determinati servizi.

Ancor più paradossale la vicenda dell' articolo 15 che garantisce alle compagnie sostegni e incentivi sulla formazione professionale e sugli inabili al lavoro a fronte di un piano di contenimento dei costi e di riduzione degli organici. Piano che la Culmv, unica compagnia in Italia, ha già consegnato. « Si stanno muovendo altri porti come Bari e Napoli - continua Benvenuti - Noi siamo pronti da dicembre ma sono passati cinque mesi e non è più successo nulla». Il console sottolinea come la variabile temporale sia sempre più critica, per le scadenze contabili e amministrative della Compagnia.

« A maggio abbiamo pagato gli stipendi, ora il 20 giugno c' è la prossima scadenza e a fine giugno abbiamo l' approvazione del bilancio - dice - Apprezziamo le parole dell' authority che ribadisce la disponibilità al confronto e considera vicino il raggiungimento del risultato, ma questa lentezza nelle decisioni ci penalizza sempre di più. Siamo consapevoli che non ci siano posizioni contrarie, ma qui si tratta solo di applicare le norme. Noi siamo stati ai patti, com' è giusto che fosse, adesso tocca agli altri. È difficile credere che il piano sia operativo, se non riesci a pagare gli stipendi. Oltretutto il via libera di Genova potrebbe mettere in moto un meccanismo virtuoso da estendere a tutti gli altri porti, sul fronte del lavoro. Ma non possiamo certo attendere in eterno. Sicuramente non oltre giugno».



Stallo sul contratto i portuali scioperano

GENOVA Lo stallo della trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale ha prodotto il primo sciopero di 24 ore della portualità del 2019 indetto per ieri da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Uno sciopero che ha visto come perno centrale Genova e i suoi "camalli" che prima hanno organizzato un presidio a ponte Etiopia, il principale varco di accesso dello scalo genovese e un corteo fino a palazzo San Giorgio sede dell'autorità di sistema portuale. «Qualcuno vorrebbe stracciare il contratto nazionale per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando una giungla» spiega Davide Traverso, Fit Cisl Liguria.

Enrico Poggi, segretario Filt Cgil ricorda come «di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale».

Economia

Indice FTSE 100: 26.136,39 (+0,22%)
DAX 30: 11.852,41 (-1,78%)
CAC 40: 5.281,37 (-1,81%)
BOVESPA: 25.342,16 (-1,09%)
Nikkei: 21.151,14 (-0,62%)
Hang Seng: 27.336,87 (-1,61%)

Lavoro, in 3 mesi +240mila contratti stabili
Calano quelli a termine, ma ad aprile torna a crescere il ricorso alla cig. Di Maio «orgoglioso»

Ripetto a 8 euro la Conferenza: l'aumento dell'iva passerà sui consumi per 8 miliardi
Le famiglie spendono 2.500 euro in meno

Stallo sul contratto i portuali scioperano

Porto, sciopero si conclude con corteo

Si è concluso a fine mattinata lo sciopero dei lavoratori del porto che intorno alle 12 in corteo, tra fumogeni e petardi, sono arrivati sotto palazzo San Giorgio, sede della Port Authority. Qui una delegazione di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti ha incontrato il presidente dell' autorità di sistema Paolo Signorini esponendo le ragioni della protesta. Signorini, secondo quanto riferito dai sindacati, avrebbe condiviso le preoccupazioni dei lavoratori del porto in particolare sul fondo richiesto dai sindacati per far fronte alla necessaria tutela del lavoro rispetto all' innovazione in materia di automazione che sta interessando il settore. "Stiamo difendendo il contratto portuale perché c' è qualcuno che vorrebbe stracciarlo per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando di fatto una giungla" spiega Davide Traverso, Fit Cisl Liguria. Enrico Poggi, segretario Filt Cgil ricorda come "di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli delle conseguenze e della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale". Un' altra delle battaglie al cento della protesta è quella contro l' autoproduzione, cioè l' utilizzo dei marittimi al posto dei portuali per operazioni di rizzaggio/derizzaggio: "Questo tipo di attività spiega - Duilio Salvo, Uiltrasporti - crea dumping nel lavoro portuale e grave rischio per la sicurezza, specialmente dei lavoratori marittimi adibiti a tali mansioni.

ANSA Liguria - Porto, sciopero si conclude con corteo

Protesta conclusa in mattinata. Incontro con presidente Authority

Si è concluso a fine mattinata lo sciopero dei lavoratori del porto che intorno alle 12 in corteo, tra fumogeni e petardi, sono arrivati sotto palazzo San Giorgio, sede della Port Authority. Qui una delegazione di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti ha incontrato il presidente dell' autorità di sistema Paolo Signorini esponendo le ragioni della protesta. Signorini, secondo quanto riferito dai sindacati, avrebbe condiviso le preoccupazioni dei lavoratori del porto in particolare sul fondo richiesto dai sindacati per far fronte alla necessaria tutela del lavoro rispetto all' innovazione in materia di automazione che sta interessando il settore.

"Stiamo difendendo il contratto portuale perché c' è qualcuno che vorrebbe stracciarlo per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando di fatto una giungla" spiega Davide Traverso, Fit Cisl Liguria. Enrico Poggi, segretario Filt Cgil ricorda come "di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli delle conseguenze e della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale". Un' altra delle battaglie al cento della protesta è quella contro l' autoproduzione, cioè l' utilizzo dei marittimi al posto dei portuali per operazioni di rizzaggio/derizzaggio: "Questo tipo di attività spiega - Duilio Salvo, Uiltrasporti - crea dumping nel lavoro portuale e grave rischio per la sicurezza, specialmente dei lavoratori marittimi adibiti a tali mansioni.

Sindacati - Trasporti - Paolo Signorini - Ansa

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

FOTO | Porto Genova, corteo e varchi chiusi per sciopero nazionale

GENOVA - Rumorosi, colorati e determinati. I portuali genovesi hanno incrociato le braccia per tutto il giorno, in piena adesione allo sciopero nazionale indetto da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Tra le motivazioni della protesta, lo stallo sul rinnovo del contratto unico nazionale, l'opposizione all'autoproduzione che crea dumping e gravi rischi per la sicurezza e l'inquadramento dei lavoratori delle compagnie. Accessi alle banchine presidiati dalle 6 del mattino e corteo partito poco dopo le 10 da varco Etiopia e diretto a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale. Fumogeni, cori e petardi, si sono mossi almeno un migliaio tra camalli e altri lavoratori dello scalo genovese, alcuni anche alla guida di rimorchiatori. "Genova è al centro dello sciopero nazionale- spiega il console della Culmv, la compagnia unica dei lavoratori portuali, Antonio Benvenuti- qui si concentrano sia la battaglia dei lavoratori dipendenti per il rinnovo del contratto nazionale, sia quella per il rifiuto dell'autoproduzione condivisa anche da alcuni terminalisti, sia quella dei lavoratori temporanei della compagnia per l'applicazione delle normative a loro tutela previste dall'articolo 15 bis del contratto".

DIRE

Ultima Ora Salvini: "Di Sicurezza ho pronto, migranti solo minima parte"

Chi siamo Contatti Notizie

Canali - Esordi - Regioni - Speciali - Multimedia - Newsletter

FOTO | Porto Genova, corteo e varchi chiusi per sciopero nazionale

PORTUALI GENOVA

Maria Rita Graziani 23/05/2019 Liguria

Portuali: "Lottiamo per dipendenti e lavoratori temporanei"

GENOVA - Rumorosi, colorati e determinati. I portuali genovesi hanno incrociato le braccia per tutto il giorno, in piena adesione allo sciopero nazionale indetto da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti.

Sciopero nazionale dei porti, il corteo è partito da Ponte Etiopia: «Chiediamo rispetto del lavoro e dei diritti»

Genova - È partito puntualissimo alle 10 il corteo di portuali che questa mattina da Ponte Etiopia raggiungerà Palazzo San Giorgio. La manifestazione genovese si inserisce entro lo sciopero nazionale dei porti di 24 ore indetto per la giornata di oggi, durante la quale, per l'appunto, a partire dalle 6 di questa mattina i sindacati hanno dato vita a un presidio ai varchi, che durerà fino alle 19.30 circa. Durante il loro percorso verso la sede dell' Autorità di Sistema Portuale, i lavoratori si uniranno anche ai lavoratori della Compagnia Unica. Le richieste - «È uno sciopero su tutto il comparto» spiega Enrico Ascheri della FILT CGIL: «continuiamo ad avere problemi di regolamentazione delle condizioni di lavoro, sulle regole di ingaggio. Il rinnovo di lavoro è nazionale, e anche il problema dell' autoproduzione rimane ancora oggi. Lo sciopero è nazionale ed è molto sentito da tutti in tutta Italia: questo è motivo di grande soddisfazione, ma soprattutto un sintomo che era necessario farlo». «Con questa lotta vogliamo tutelare anche il lavoro dei marittimi, i quali sono formati per fare un' altra tipologia di lavoro. I portuali devono fare i portuali, i marittimi devono fare i marittimi: a ognuno il suo» incalza poi Roberto Gulli, Segretario generale UIL Trasporti Liguria. In tutta Italia e anche a Genova porti in sciopero per chiedere rispetto del lavoro e, soprattutto, dei diritti. E secondo il Segretario nazionale della CISL Maurizio Diamante, questo sciopero è necessario proprio perché «il mondo portuale sta vivendo una grande trasformazione. Riteniamo che il contratto collettivo di lavoro sia il perno per la regolamentazione dei diritti dei lavoratori: per questo abbiamo organizzato questa giornata di sciopero con cui - a fronte di una piattaforma "non tradizionale" in quanto vertente su pochi punti ma essenziali per il lavoro portuale - chiediamo, ad esempio, la costituzione di un fondo per accompagnare al pensionamento i lavoratori (purtroppo non inseriti nei lavori usuranti) oltre al fatto di poter partecipare al processo dell' automazione che sta arrivando. Chiaramente non siamo ai livelli del nord Europa, ma ormai anche in Italia c' è l' autoproduzione, quindi chiediamo di capire il destino di tutto questo: vogliamo sapere se ci saranno ricadute occupazionali, se eventualmente ci sarà la possibilità di formazione e ancora se ci sarà un aumento adeguato al valore della vita in linea con gli altri contratti. Infine ribadiamo il "no" all' autoproduzione, ma comunque resta da capire anche col Governo che intenzioni ci sono in base all' evolversi dell' Autorità di Sistema Portuale: purtroppo al momento risposte non ne abbiamo».

The screenshot shows the top portion of a news article on the Genova Post website. The main headline reads: "Sciopero nazionale dei porti, il corteo è partito da Ponte Etiopia: «Chiediamo rispetto del lavoro e dei diritti»". Below the headline, there is a sub-headline: "PORTUALI GENOVA". The article text begins with: "Genova - È partito puntualissimo alle 10 il corteo di portuali che questa mattina da Ponte Etiopia raggiungerà Palazzo San Giorgio. La manifestazione genovese si inserisce entro lo sciopero nazionale dei porti di 24 ore indetto per la giornata di oggi, durante la quale, per l'appunto, a partire dalle 6 di questa mattina i sindacati hanno dato vita a un presidio ai varchi, che durerà fino alle 19.30 circa. Durante il loro percorso verso la sede dell' Autorità di Sistema Portuale, i lavoratori si uniranno anche ai lavoratori della Compagnia Unica." The article continues with quotes from Enrico Ascheri (FILT CGIL) and Roberto Gulli (UIL Trasporti Liguria). The website interface includes a navigation bar with categories like "HOME", "PRIMO PIANO", "CRONACA", "POLITICA", "ECONOMIA", "CULTURA", "SPORT", "GENOVA", "SAMPDORIA", and "LIGURIA". There are also social media sharing options and a "spod Week" logo.

per questo abbiamo organizzato questa giornata di sciopero con cui - a fronte di una piattaforma "non tradizionale" in quanto vertente su pochi punti ma essenziali per il lavoro portuale - chiediamo, ad esempio, la costituzione di un fondo per accompagnare al pensionamento i lavoratori (purtroppo non inseriti nei lavori usuranti) oltre al fatto di poter partecipare al processo dell' automazione che sta arrivando. Chiaramente non siamo ai livelli del nord Europa, ma ormai anche in Italia c' è l' autoproduzione, quindi chiediamo di capire il destino di tutto questo: vogliamo sapere se ci saranno ricadute occupazionali, se eventualmente ci sarà la possibilità di formazione e ancora se ci sarà un aumento adeguato al valore della vita in linea con gli altri contratti. Infine ribadiamo il "no" all' autoproduzione, ma comunque resta da capire anche col Governo che intenzioni ci sono in base all' evolversi dell' Autorità di Sistema Portuale: purtroppo al momento risposte non ne abbiamo».

Contratto di lavoro, la protesta dei portuali fino a Palazzo San Giorgio

Genova - E' terminato in tarda mattinata il corteo dei lavoratori del Porto partito da Ponte Etiopia verso Palazzo San Giorgio: i sindacati hanno incontrato il presidente dell' Autorità Portuale Paolo Emilio Signorini spiegando le ragioni della protesta. Motivazioni - Signorini, secondo quanto riferito dai sindacati, avrebbe condiviso le preoccupazioni dei lavoratori del porto in particolare sul fondo richiesto dalle organizzazioni sindacali per far fronte alla necessaria tutela del lavoro rispetto all' innovazione in materia di automazione che sta interessando il settore.

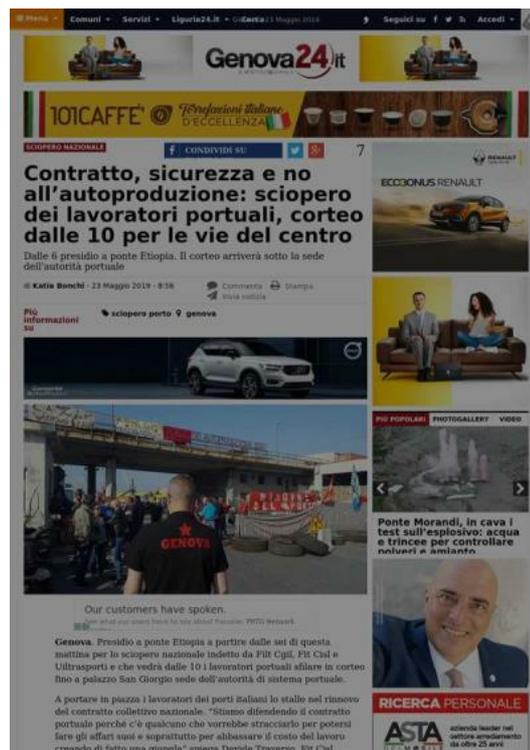


Contratto, sicurezza e no all' autoprodotzione: sciopero dei lavoratori portuali, corteo dalle 10 per le vie del centro

Dalle 6 presidio a ponte Etiopia. Il corteo arriverà sotto la sede dell' autorità portuale

KATIA BONCHI

Genova . Presidio a ponte Etiopia a partire dalle sei di questa mattina per lo sciopero nazionale indetto da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti e che vedrà dalle 10 i lavoratori portuali sfilare in corteo fino a palazzo San Giorgio sede dell' autorità di sistema portuale. A portare in piazza i lavoratori dei porti italiani lo stallo nel rinnovo del contratto collettivo nazionale. 'Stiamo difendendo il contratto portuale perché c' è qualcuno che vorrebbe stracciarlo per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando di fatto una giungla" spiega Davide Traverso, Fit Cisl Liguria. Enrico Poggi, segretario Filt Cgil ricorda come 'Di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli delle conseguenze e della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale". Un' altra delle battaglie al cento della protesta è quella contro l' autoprodotzione, cioè l' utilizzo dei marittimi al posto dei portuali per operazioni di rizzaggio/derizzaggio: 'Questo tipo di attività spiega - Duilio Salvo, Uiltrasporti - crea dumping nel lavoro portuale e grave rischio per la sicurezza, specialmente dei lavoratori marittimi adibiti a tali mansioni.



Autoproduzione e contratto, i camalli del porto scendono in piazza

GENOVA - Si è concluso a fine mattinata lo sciopero dei lavoratori del porto che intorno alle 12 in corteo, tra fumogeni e petardi, sono arrivati sotto palazzo San Giorgio, sede della Port Authority. Qui una delegazione di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti ha incontrato il presidente dell' autorità di sistema Paolo Signorini esponendo le ragioni della protesta. Signorini, secondo quanto riferito dai sindacati, avrebbe condiviso le preoccupazioni dei lavoratori del porto in particolare sul fondo richiesto dai sindacati per far fronte alla necessaria tutela del lavoro rispetto all' innovazione in materia di automazione che sta interessando il settore. Commenti.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like 'HOME', 'GENOVA', 'LA SPEZIA', 'IMPERIA', 'GENOVA', 'SAMPDORIA', 'ARCHIVIO', 'PORTI', 'WEBCAM', and 'METEO'. Below this is a sub-header 'PORTI E LOGISTICA'. The main article title is 'Autoproduzione e contratto, i camalli del porto scendono in piazza' with a sub-header 'Scopri il mutuo al passo con la tua vita'. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - Si è concluso a fine mattinata lo sciopero dei lavoratori del porto che intorno alle 12 in corteo, tra fumogeni e petardi, sono arrivati sotto palazzo San Giorgio, sede della Port Authority.' Below the text is a 'Commenti' section with a form to 'Add a comment...'. On the right side, there are several advertisements, including 'Villa Bas', 'GRIF HOUSE', and 'SAMPLAC'. At the bottom of the page, there is a footer with contact information and a project funding notice: 'PROGETTO COFINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - OBIETTIVO "COMPETITIVITÀ REGIONALE E OCCUPAZIONE" - PROGRAMMA OPERATIVO 2007-2013 Parte competitiva ASSE 1 INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ - Banda Azione 1.2.3 "Innovazione"'. The PrimoCanale.it logo is visible in the bottom right corner.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Portuali in sciopero, corteo e presidi a Genova

Genova - Presidio a ponte Etiopia, uno dei principali varchi di accesso del porto di Genova, dalle sei di questa mattina per lo sciopero nazionale indetto da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti e che vede dalle 10.30 i lavoratori portuali sfilare in corteo fino a palazzo San Giorgio sede dell' autorità di sistema portuale. A portare in piazza i lavoratori dei porti italiani lo stallo nel rinnovo del contratto collettivo nazionale. «Stiamo difendendo il contratto portuale perché c' è qualcuno che vorrebbe stracciarlo per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando di fatto una giungla» spiega Davide Traverso, Fit Cisl Liguria. Enrico Poggi, segretario Filt Cgil ricorda come «di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli delle conseguenze e della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale». Un' altra delle battaglie al cento della protesta è quella contro l' autoproduzione, cioè l' utilizzo dei marittimi al posto dei portuali per operazioni di rizzaggio/derizzaggio: «Questo tipo di attività spiega - Duilio Salvo, Uiltrasporti - crea dumping nel lavoro portuale e grave rischio per la sicurezza, specialmente dei lavoratori marittimi adibiti a tali mansioni. Sciopero anche a Cagliari Anche i lavoratori del porto di Cagliari partecipano, con un presidio sino alle 13 davanti alla sede dell' Autorità portuale, allo sciopero nazionale di 24 ore, proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per protestare contro il mancato rinnovo del contratto collettivo e la progressiva destrutturazione del settore. Secondo i sindacati «la portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del Ccnl dei porti rappresenta l' avvio del tentativo di destrutturare pezzo dopo pezzo l' attuale sistema regolatorio vigente nei porti italiani. La totale assenza di una regia da parte del Mit - proseguono - sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune, alla mercé delle compagnie armatoriali. Occorre che il MIT, di concerto con le Autorità di sistema e con le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell' organico porto».



Ports of Genoa partecipa con successo al Breakbulk Europe 2019

Si chiude oggi a Brema il BreakBulk Europe. Anche quest'anno l'evento, principale appuntamento fieristico dell'anno per il settore delle merci non containerizzate, ha registrato notevole successo con più di 550 espositori e oltre 11.000 visitatori

SCRITTO DA REDAZIONE

Brema- Ports of Genoa, unitamente a C.I.S.C.O- centro internazionale studi containers come coespositore, ha riscosso interesse con le sue ampie e differenziate proposte logistiche presso gli operatori del settore RoRo, dell'heavy lift, dell'impiantistica degli acciai e delle altre merci alla rinfusa. Allo stand di Ports of Genoa erano presenti i maggiori terminalisti dei bacini portuali di Genova e Savona, agenti marittimi, spedizionieri, società di servizi alle merci (pallettizzazione, svuotamento/riempimento container e packaging industriale). Inoltre vista l'importanza del chartering nel settore, erano presenti anche diversi ship brokers. Sono state poste le basi di un ulteriore rafforzamento di Ports of Genoa nel segmento, che si prevede in aumento del 3-5% per l'anno in corso. Ports of Genoa e la sua comunità portuale, soddisfatti per l'esito dell'iniziativa fieristica, hanno già confermato la loro partecipazione al BreakBulk Europe 2020 che si terrà dal 26 al 28 maggio del prossimo anno sempre nella città tedesca di Brema.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la visita di toninelli

«Corsini? Devo capire se può andare avanti»

Spiragli sull' ipotesi di ritorno a un' Authority autonoma da parte del ministro arrivato per sostenere Pasquinelli

Cristiano LozitoPIOMBINO. La tappa piombinese del ministro di Trasporti e Infrastrutture Danilo Toninelli, a sostegno del candidato sindaco del Movimento 5 Stelle, Daniele Pasquinelli, è stata centrata sui gravissimi problemi del porto, paralizzato da anni nonostante gli ingenti investimenti pubblici, e sulla crisi dell' Autorità portuale.

Alla Compagnia portuali, dove si è svolto un incontro con giornalisti e operatori, il presidente Carlo Torlai non ci ha girato intorno, dopo aver ringraziato Toninelli, «primo ministro a venire da noi in 50 anni». Torlai dunque ha fatto tre richieste a Toninelli. La prima è «di dare risposte rapide all' esigenza di infrastrutture stradali e ferroviarie». La seconda, introdotta dalla considerazione «che con i vertici dell' Autorità portuale interdetti dalla magistratura, al termine dello stop sarà comunque un problema riprendere a lavorare», è un giudizio senza appello sull' operato del presidente Stefano Corsini: «Chiedo la sua revoca, potere che spetta al ministro». Anche la terza non è da poco: «Noi paghiamo l' accorpamento con Livorno, le cose così non funzionano. Quindi come è stata ripristinata l' Autorità portuale di Messina chiedo che il ministro valuti la possibilità di ricostituire l' Autorità portuale Piombino-Elba, perché ci sono i numeri per farlo».

Toninelli ha voluto esprimere il suo sostegno al candidato a sindaco Pasquinelli, «che sta dimostrando di conoscere perfettamente le esigenze dei suoi concittadini, vantaggio enorme perché i problemi si risolvono se li vivi e li conosci», poi ha spiegato «che sulla 398 siamo riusciti a sbloccare il parere del Consiglio di Stato».

Sul secondo lotto dobbiamo velocizzare per arrivare al più presto al progetto definitivo, e il mio ministero sarà presente per coordinare questo tavolo. Sul lato Rfi stiamo lavorando per l' ultimo miglio».

Sulla questione dell' interdizione del presidente Corsini, il ministro ha ricordato che «c' è un ricorso in Cassazione e occorrerà attendere la magistratura». Rispetto alla delicatezza della posizione del presidente dell' Authority e alla richiesta di revoca avanzata da Torlai, Toninelli ha spiegato di essere «il primo a dire che è complicato pensare a un suo ritorno con lo stesso spirito, stato d' animo e condivisione con tutti i soggetti che operano sul porto. Parlerò con Corsini, con l' obiettivo di capire se ci sono o meno le condizioni per riprendere a lavorare bene, anzi meglio di prima. Se non ci sono le condizioni dovremo prendere altre decisioni. Mi dicono che il presidente non si è visto qui troppo spesso, verificherò. Comunque non ha senso una concorrenza fra Livorno e Piombino, l' obiettivo è fare sistema». Infine la risposta alla domanda su un possibile ritorno a un' Autorità portuale autonoma lascia aperto uno spiraglio: «Ho già preso questa decisione in Sicilia, lì c' erano le condizioni perché i numeri hanno dimostrato come questa scelta fosse la più conveniente per il territorio. Per questo dico che se ci fossero le stesse condizioni anche in altri luoghi, prenderò una decisione in favore della collettività».



LA VOCE DI TONINELLI
«Ho dato il massimo, il mio impegno non si esaurisce qui»

«Corsini? Devo capire se può andare avanti»
Spiragli sull' ipotesi di ritorno a un' Authority autonoma da parte del ministro arrivato per sostenere Pasquinelli

...della città...
...la città serve un tessuto di piccole e medie imprese



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

PIOMBINO IL MINISTRO DANILO TONINELLI AL PORTO RISPONDE AGLI OPERATORI

«Il dossier è all' attenzione del governo»

IL PRESIDENTE della Compagnia portuali di Piombino Carlo Torlai ha chiesto la revoca dell' incarico a Stefano Corsini (presidente Autorità portuale per adesso commissariata) e la costituzione di un' Autorità del Canale, svincolata da Livorno o di ritornare autonomi. Domande rivolte al ministro delle infrastrutture e del porto Danilo Toninelli (nella foto con Daniele Pasquinelli candidato sindaco 5 Stelle) che ha fatto una breve visita ieri al porto di Piombino, prima dell' impegno a Livorno.

Richieste chiare e precise quelle di Torlai, confermate da Laura Miele, storica operatrice marittima che ha ribadito al ministro come le cose abbiano iniziato a peggiorare sullo scalo piombinese dopo l' unione della due autorità portuali Piombino-Livorno, «non un' unione, per noi rappresenta un' annessione» ha sottolineato.

IL MINISTRO Toninelli ha evidenziato che dialogherà con Corsini «per capire se ci sono le condizioni per riprendere e poi valuterò», sottolineando che «l' ammiraglio Verna è una persona di elevata caratura e che in questi mesi può dare un contributo». Ha parlato poi delle questioni infrastrutturali, dell' importanza dell' ultimo miglio (del sistema ferroviario sul porto), di come sia altrettanto importante le 398, «per il primo lotto è stato sbloccato il parere del Consiglio di Stato, adesso ci impegneremo per il progetto per il secondo lotto». Toninelli prima di ripartire ha evidenziato come le questioni importanti per la città «siano ben chiare all' esecutivo» e che «il governo per Piombino c' è».



Rotaie, firmato accordo da trenta milioni

Piombino, nuovo laminatoio per la tempra in Aferpi con 110 posti di lavoro recuperati

AFERPI. La via le Vespene per il centro-mercato. Lavori finanziati da Regione Toscana e Comune di Piombino. Alloggiamento per 110 posti di lavoro. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il ministro delle Infrastrutture e del Porto, Danilo Toninelli, ha firmato un accordo con la società Aferpi per la costruzione di un nuovo laminatoio per la tempra in Aferpi. L'opera, che costerà circa 30 milioni, consentirà di recuperare 110 posti di lavoro. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il ministro delle Infrastrutture e del Porto, Danilo Toninelli, ha firmato un accordo con la società Aferpi per la costruzione di un nuovo laminatoio per la tempra in Aferpi. L'opera, che costerà circa 30 milioni, consentirà di recuperare 110 posti di lavoro. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato.

Il saluto del sindaco Massimo Giuliani alla città

Il SINDACO Massimo Giuliani ha salutato la città con un messaggio di benvenuto. Ha parlato dell'importanza del porto e delle sfide che la città deve affrontare. Ha sottolineato che il governo è a disposizione per risolvere le questioni importanti per la città.



30 milioni per il rilancio industriale di Piombino

Accordo di programma che dà il via alla realizzazione di un nuovo impianto di tempra delle rotaie

Giulia Sarti

PIOMBINO A due mesi e mezzo dalla richiesta di Aferpi, è già tutto pronto per il rilancio del polo industriale piombinese. La Regione Toscana e il Comune di Piombino hanno firmato questa mattina (Aferpi, a causa della differenza di orario con l'India firmerà digitalmente) un Accordo di programma che dà il via libera a 30 milioni di investimenti e rappresenta l'anticipo della fase 2 del masterplan presentato da Jsw Steel Italy srl, da Luglio dello scorso anno nuovo proprietario delle acciaierie piombinesi. Il presidente Enrico Rossi spiega che la richiesta del 3 Marzo da Aferpi al Comune e Regione riguardava la variazione al piano regolatore per la realizzazione di un nuovo impianto di tempra delle rotaie accanto all'attuale treno di laminazione. Le due amministrazioni, dopo alcune riunioni preparatorie, hanno predisposto a tempo di record l'Accordo di programma che si è firmato oggi e che dovrà essere ratificato dal nuovo Consiglio comunale piombinese che uscirà dal voto amministrativo di domenica. Secondo il presidente invece dei 6- 8 mesi solitamente necessari per atti di questo tipo ne sono stati impiegati soltanto due e mezzo, dando prova di grande efficienza nell'interesse dei cittadini e dei lavoratori di Aferpi che vedono crescere le possibilità di lavoro. La realizzazione dell'impianto sarà possibile senza ulteriori passaggi burocratici grazie al fatto che l'Accordo comporta di per sé variante al Regolamento urbanistico comunale. Visto che si tratta di variante minore, la Valutazione ambientale strategica, che avrebbe richiesto altri tempi, si è rivelata non necessaria in quanto è stata sufficiente la verifica di assoggettabilità. Con la firma dell'Accordo parte anche l'organizzazione di un polo per l'economia circolare e la sostenibilità della filiera siderurgica. In pratica si tratta di attuare il miglior reimpiego degli scarti di produzione dell'acciaio e del loro smaltimento, nel massimo della sostenibilità ambientale. Altro effetto importantissimo della firma è infatti la riconferma dell'impegno da parte di Aferpi a produrre acciaio attraverso forni elettrici. Con l'Accordo si istituisce anche un tavolo tecnico per la migliore gestione delle aree demaniali in concessione alla società. La possibilità è quella che alcune di quelle marginali, che non saranno interessate ad insediamenti di tipo industriale, possano essere restituiti al demanio perché vengano destinate ad altre attività. Verrà infine creato un gruppo di coordinamento per le attività di demolizione e di smantellamento di edifici impianti e strutture esistenti. Sarà aperto al contributo delle Organizzazioni sindacali più rappresentative anche allo scopo di favorire l'utilizzo per questo tipo di attività di imprese locali fornitrici di servizi e anche di lavoratori di Aferpi. A seguito dell'approvazione del nuovo Consiglio comunale dovranno passare 18 mesi per la costruzione dell'impianto a tempra.



L'ultimo miglio è al sicuro Tracciato a prova di frana

Ecco il piano di fattibilità dell'Anas per il bypass porto-variante. «Ma il progetto non è ancora finanziato» I tecnici: «La galleria Torrette 1 insieme all'interramento del lungomare garantiranno una migliore tenuta»

LE INFRASTRUTTURE ANCONA Non solo un' infrastruttura viaria capace di velocizzare i collegamenti tra il porto di Ancona e l' autostrada A14 e di liberare dopo 30 anni di attesa l' abitato di Torrette dal passaggio di 147mila tir l' anno. Ma anche una grande opera che insieme all' interrimento di venti ettari con scogliera del lungomare nord comporterà «un miglioramento delle attuali condizioni di stabilità della frana». Lo scrivono, a proposito del progetto preliminare di bypass dal porto, il cosiddetto ultimo miglio, i tecnici dell' Anas, che proprio nelle scorse settimane hanno completato lo studio di fattibilità tecnico-economica dell' infrastruttura, prevista nel protocollo firmato nel 2017 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità portuale, Rfi e Anas.

Nel documento consegnato nei giorni scorsi al Comune di Ancona si precisa che «l' opera non è inserita nel contratto di programma di Anas e pertanto è priva di finanziamento» e che l' infrastruttura potrà essere realizzata soltanto dopo lo spostamento verso il mare dell' attuale linea ferroviaria, in fase di progettazione.

Motivi per cui, preso atto delle promesse del premier Conte fatte ad aprile sui cantieri della Quadrilatero («Faremo anche il passante di Ancona») la vera partita ora si sposta sul piano politico per convincere il Governo a finanziare in tempi rapidi l' Ultimo miglio, i cui costi sono stimati dall' Anas in 98 milioni. I tempi? Al momento si possono fare solo previsioni, 4-5 anni per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell' opera.

Statale in fase di raddoppio Il tracciato individuato dai progettisti dell' ente nazionale per le strade per collegare la statale 16 (in fase di raddoppio a quattro corsie) e il porto di Ancona si sviluppa per 3 km e 390 metri divisi in due tratti. Il primo scende per circa 2 km dallo svincolo di Torrette sulla statale 16 fino al lungomare, attraversando un versante collinare che «rende necessaria - si legge nello studio di fattibilità - anche la realizzazione di due tratti in galleria».

Dall' attuale uscita di Torrette la bretella prevede una rotatoria sopra l' ospedale di Torrette per proseguire aggirando a sud l' attuale cittadella ospedaliera con un tratto in viadotto (innalzato rispetto al livello del suolo) per poi adagiarsi al terreno. Poi è previsto un primo tratto in galleria, a seguire un viadotto, un secondo tunnel e poi un tratto in trincea prima di innestarsi sull' attuale carreggiata della Flaminia poco più a sud rispetto all' autosalone Bartoletti. Il traffico per il porto proseguirà poi per circa un km lungo l' attuale tracciato della Flaminia - destinato a essere adeguato per le esigenze della viabilità internazionale e commerciale - fino al bypass della Palombella e da lì si immetterà su via Mattei fino al porto. Proprio il bypass diventerà lo snodo tra il traffico portuale e quello urbano a nord di Ancona, per il quale sarà realizzata una Flaminia-bis sulle aree liberate dallo spostamento della ferrovia sul futuro terrapieno del lungomare Nord.

Niente svincoli sopraelevati Una soluzione che consentirà anche di economizzare sui costi perché non sarà necessario realizzare svincoli sopraelevati per scavalcare la Flaminia. Gli automobilisti potranno scegliere quale Flaminia percorrere, perché anche la strada di collegamento per il porto sarà libera da pedaggi.

Per camionabile sul lungomare i tecnici dell' Anas hanno studiato due possibili configurazioni (a una corsia per senso di marcia e a doppia corsia) ma in entrambe le soluzioni «la nuova infrastruttura interessa marginalmente l' area della frana di Ancona, nella sua propaggine nord, con un tratto previsto in galleria».

Le trincee drenanti Lo studio della tipologia di terreni e delle caratteristiche dei lavori hanno portato i tecnici dell' Anas a concludere, fugando i timori di chi si preoccupava per il passaggio della strada ai margini della frana Barducci, che «le opere strutturali da realizzare nell' area possono essere concepite come interventi di miglioramento delle



condizioni di stabilità locale della frana».

Sia perché la realizzazione della galleria denominata Torrette I «si traduce in un alleggerimento del corpo di frana», sia perché «le opere strutturali, con opportuni sistemi di drenaggio delle acque sotterranee (trincee drenanti) contribuiscono ad allontanare il carico idraulico presente». L' effetto stabilizzante del tunnel Torrette I è dovuto alla posizione della galleria, che «si sviluppa in maniera ortogonale alla direzione di movimento della frana diretta da monte verso il mare», con una configurazione geometrica che risulta «particolarmente favorevole in termini di risposta tenso-deformativa». E poi c' è il lungomare nord, che con i suoi 30 ettari di interrimento a mare «garantirà un sostegno lungo tutto lo sviluppo del piede di frana.

Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' INIZIATIVA DOMANI ANCHE AD ANCONA L'«ITALIAN PORT DAYS» ALLA BANCHINA 1 CON TANTE PROPOSTE PER GLI ANCONETANI

Il giorno del porto, ecco come vedere la città dalla motobarca

A VEDER Ancona dal mare facendosi trasportare da un lato all' altro del porto. E' questa l' opportunità che offre l' Italian Port Days che si svolge nel pomeriggio di domani alla banchina 1 al Porto Antico, un' iniziativa organizzata dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale con la Capitaneria di porto di Ancona. La manifestazione, promossa a livello nazionale da tutte le Autorità di sistema portuali, è nata per avvicinare le comunità che vivono intorno ai porti alla vita e alla cultura portuale per far conoscere gli scali, i protagonisti e le attività di queste realtà.

Il programma dell' Italian Port Days prevede dalle 15.30 alle 18.30, alla banchina 1 al Porto Antico e a mare, l' esposizione di mezzi nautici della Capitaneria di porto di Ancona, della Guardia di Finanza, della Polmare, dei Vigili del fuoco e di uno dei rimorchiatori dello scalo.

In banchina, ci sarà uno stand dell' Autorità di sistema portuale dove saranno illustrati le attività e i progetti europei per il porto di Ancona e dove si potranno incontrare i professionisti del porto, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, e non solo, tra le figure specialistiche coinvolte grazie ai volontari dell' associazione Stella Maris, con laboratori per bambini e adulti.

Dalle 15 alle 19, ci sarà una navetta che, via mare, consentirà di vedere la città di Ancona a bordo della motobarca Desy che compirà il tragitto dal Mandracchio (con imbarco e sbarco vicino al bar Baccà, ingresso Mole Vanvitelliana) al Porto Antico (con imbarco e sbarco al Molo Rizzo) e ritorno. Si potrà così rivivere, per un giorno, la tradizione delle "lancette", piccole imbarcazioni che permettevano di trasportare le persone da un lato all' altro dello scalo dorico fino ai primi anni del secondo dopoguerra.

«Questa manifestazione rappresenta un' altra grande opportunità per aprirsi, come sistema portuale, al territorio circostante - afferma Rodolfo Giampieri - per valorizzare il rapporto fra il porto di Ancona e la comunità locale». Oggi, invece, torna la nave Msc Sinfonia. A bordo, ci saranno oltre 2.500 persone.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Adriatic Sea Forum 2019: il Programma ad Ancona il 30-31 Maggio

Programma Edizione 2019 Prima giornata: Giovedì, 30 Maggio h. 13.15 - 14.00 APERTURA E REGISTRAZIONE h. 14.00 - Welcome speeches h.

Programma Edizione 2019 Prima giornata: Giovedì, 30 Maggio h. 13.15 - 14.00 APERTURA E REGISTRAZIONE h. 14.00 Welcome speeches h. 14.20 Presentazione Ancona host city dell'edizione 2019 Ancona, capoluogo delle Marche nel pieno centro dello spazio adriatico, si presenta ai delegati del forum con la sua ricchezza in arte, cultura, paesaggio, enogastronomia e molto altro. Ida Simonella Port councilor, Municipality of Ancona h. 14.30 Presentazione Adriatic Sea Tourism Report 2019 Così come nelle precedenti edizioni del forum, Risposte Turismo fornirà ai delegati informazioni aggiornate e valutazioni sul turismo via mare in Adriatico, facendo emergere dati sulle dinamiche del comparto crocieristico, del ferry e nautico, assieme a previsioni di traffico per i prossimi mesi. Aggiornamenti su investimenti, avvio di nuove iniziative e realtà imprenditoriali, progetti europei ed altro ancora completano i contenuti del report. Francesco di Cesare President, Risposte Turismo h. 14.45 Tavola rotonda Growing together Il turismo via mare in Adriatico coinvolge numerosi business che hanno molti elementi in comune. Ognuno di essi presenta grandi opportunità di crescita, capaci di trainare l'economia e l'occupazione nei Paesi adriatici. Nel corso della tavola rotonda manager appartenenti all'industria crocieristica, ferry e nautica assieme ai rappresentanti di territori e destinazioni discuteranno su quali scelte e direzioni possano essere prese per raggiungere migliori risultati negli anni a venire. Introduce e modera Francesco di Cesare President, Risposte Turismo Kristijan Pavi CEO, ACI Club Tom Boardley Secretary General, CLIA Europe Joze Toma President, Croatian Chamber of Economy Split County Chamber Rodolfo Giampieri President, Central Adriatic Ports Authority and Rappresentative, Italian Ports Association Alessandra Priante Head of International Affairs and Protocol, MIPAAFT (Ministry of Agricoltura, food and forestry policies and tourism) h. 16.00 COFFEE BREAK h. 16.30 Tavola rotonda Scegliere le priorità Alti rappresentanti di Autorità Portuali adriatiche discuteranno per far emergere quale tipologia di traffico passeggeri (crociera, ferry, nautica) necessiti di maggiori investimenti e sforzi e perché. Dopo aver presentato le scelte recenti compiute dalle realtà rappresentate, la discussione beneficerà degli ultimi dati di traffico disponibili per condividere opinioni, interpretazioni e punti di vista sul turismo via mare in Adriatico. Introduce e modera Anthony La Salandra Managing director, Risposte Turismo Andreas Ntasis President, Port of Igoumenitsa Sonila Toska Vice General Director, Durres Port Authority Antonio Revedin Strategic Planning and Development Director, North Adriatic Sea Ports Authority h. 17.30 Guardare oltre confini caso Barcellona All'interno del Mediterraneo, Barcellona rappresenta un caso di eccellenza per più di una componente del maritime tourism. Grazie al contributo del Presidente del Cluster Nautico di Barcellona, i delegati partecipanti al forum avranno la possibilità di comprendere come un'area si sia riuscita ad affermare quale leader del turismo nautico e cosa possa essere appreso da questo caso. Antoni Tió President, Barcelona Clúster Nàutic intervistato da Roberto Perocchio President of Assomarinas and Ucin Board Member h. 17.45 Tavola rotonda Quando l'ambiente va di pari passo con la crescita Affrontare questioni e tematiche ambientali significa non solo impegnarsi in una questione che non può essere ulteriormente rimandata ma anche trovare nuove modalità per ridurre i costi e aumentare l'efficienza operativa. La tavola rotonda approfondirà questa intrigante combinazione di obiettivi attraverso esempi che arriveranno da diverse tipologie di aziende coinvolte nella filiera del maritime tourism. Introduce e modera Gabriella Chiellino President, Gruppo e Ambiente Vasco De Cet Marina manager, Marina di Portisco Attilio Dapelo Senior Vice President Engineering & Design, Merchant Ship Division, Fincantieri Arianna Norcini Pala Head of European and national programmes unit, Rete Autostrade Mediterranee h. 18.30 Sessioni tecniche Cruise Ferry Sail & Yacht Tre gruppi di lavoro contemporanei (con 5 o 6 partecipanti con la possibilità, per chi vorrà, di assistere) a discutere di uno o più temi ritenuti di cruciale importanza per il futuro dei tre settori in Adriatico. Day Two: Friday, May 31st. 09.00



RisultatiCruise Ferry Sail&Yacht: le prioritàSintesi delle raccomandazioni e delle priorità identificate nel corso delle sessioni tecniche del primo giorno per ognuno dei settori.h. 09.30 (Sessioni parallele) Tavola rotondaL'Adriatico come spazio per i giga yachtI grandi yacht sono sempre di più sotto i riflettori, per via dei loro incredibili standard, dell'eccellenza che rappresentano per la cantieristica, così come per i profili e gli stili di vita dei loro proprietari o utilizzatori. Molte aziende ed operatori stanno fissando nuovi obiettivi per questo specifico segmento del turismo di lusso che assicura rilevanti vantaggi per le destinazioni interessate dal loro passaggio, e la tavola rotonda sarà l'occasione per capire se l'Adriatico sia già uno spazio acqueo attrezzato ad ospitare questi particolari unità o se nuovi investimenti debbano essere assicurati per colmare un possibile gap.Introduce e modera Roberto Perocchio President of Assomarinas and Ucina Board MemberStefano Pagani Chairman, ICOMIA Superyacht DivisionMatja Francé Manager, Marina IzolaDorijan Dujmic Managing Partner, BWA Yachting CroatiaNizar Tagi President, Adriatic Yachting Association and Strategic advisor, Porto MontenegroGalliano Di Marco CEO, Venice Yacht Pierh. 09.30 (Sessioni parallele) Tavola rotondaI traghetti sono ancora un prodotto competitivo in Adriatico?In un contesto radicalmente cambiato, con moltissime nuove opzioni a disposizione dei turisti per muoversi e raggiungere le destinazioni di interesse, è utile approfondire quale potrà essere il ruolo dei traghetti all'interno del turismo via mare e non solo. Dall'essere una semplice soluzione di trasporto a cercare di presentarsi e promuoversi come un tassello di una esperienza di vacanza, è fondamentale comprendere come questo prodotto possa mantenere una centralità all'interno dei traffici passeggeri in Adriatico.Ugo Patroni Griffi President, Southern Adriatic Ports AuthorityMatteo Della Valle Business Development, Trade and Chartering Manager and Trade Managers Coordinator, Grandi Navi VelociMassimo Di Giacomo CEO, Anek Lines ItaliaGianluca Pellegrini Technical Director, Central Adriatic Ports AuthorityIvana Jelinic President, FIAVET (Italian Federation of Associations of Travel and Tourism Enterprises)h. 10.30 (Sessioni parallele) Tavola rotondaCrociere in Adriatico: pensare fuori dagli schemiL'Adriatico è un'area strategica per le scelte sugli itinerari crocieristici, con così tante destinazioni di interesse e infrastrutture e servizi che in alcuni casi rappresentano degli esempi di eccellenza. Ma per mantenere alto il livello di interesse da parte della domanda è necessario pensare e proporre nuovi prodotti, nuove soluzioni di vacanza in crociera. Assieme a manager di aziende crocieristiche, porti, escursioni a terra e agenti marittimi, il dibattito proverà a far emergere quali saranno le novità in Adriatico per il prossimo futuro.Mihailo Vuki CEO, Allegra Port AgencyJanez Maek General Manager and Owner, Atlas ExpressLeonardo Massa Country Manager Italy, MSC CruisesSotir Ben Cipa Owner, Sipa Tours and CEO, STI Saranda Tourism Industry AssociationAntonio Di Monte General Manager, GPH's Italian PortsSedat Kara General Manager, Bar Cruise Porth. 10.30 (Sessioni parallele) Tavola rotondaValorizzare i porti come siti di interesse turistico-culturaleAl fine di rendere il patrimonio culturale naturale e marittimo una leva per lo sviluppo territoriale, i porti adriatici con un valore di interesse storico possono sfruttare nuove opportunità di crescita. La tavola rotonda sarà anche l'occasione per discutere del progetto europeo REMEMBER lanciato di recente all'interno del programma CBC Interreg Italia-Croazia.Introduce e modera Guido Vettorel Head of Development and promotion unit, Central Adriatic Ports AuthorityAlberto Cozzi Project Manager, Port Network Authority of the Eastern Adriatic SeaRobert Kifi General Manager, Zadar Port AuthorityCarlo Birrozzi Director, Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione, Italian Ministry of Cultural Heritage and Activitiesh. 11.30COFFEE BREAKh. 12.00 Keynote speechIl sostegno dell'Unione Europea al futuro dell'adriaticoA 5 anni del lancio della strategia EUSAIR, si farà il punto con aggiornamenti su cosa è stato fatto e cosa dovrà essere realizzato nei prossimi anni. Dai pillar tematici ai programmi di cooperazione, i partecipanti al forum avranno la possibilità di aggiornarsi su quali siano le nuove opportunità (fondi, agevolazioni, idee) che l'Unione Europea mette a disposizione.Evisi Kopliku Co-Coordinator for Albania with Croatia of Sustainable Tourism EUSAIR Pillar and Director of Integration, Coordination, Assistance and Agreements at Albanian Ministry of Tourism and Environmenth. 12.15 Keynote speechChi desidera l'Adriatico? Perché i turisti dovrebbero preferire l'Adriatico all'interno di una affollata arena competitiva? L'area è conosciuta e desiderata nella sua interezza o singole città o specifici territori prevalgono in termini di notorietà e attrazione? Quanto pesa il turismo del mare all'interno di una ben più ampia offerta turistica? Deve quest'area e dunque gli operatori pubblici e privati scegliere di proporsi a specifici target e, se sì, quali? Un top manager di un tour operator leader a livello internazionale condividerà dati e approfondimenti relativamente a queste ed altre domande.h. 12.30 FocusFare tappa in AdriaticoPorti, itinerari, navi: quale sarà la futura mappa della crocieristica in Adriatico? Dove andranno le navi? Quali saranno le criticità e le opportunità che le imprese appartenenti al settore si troveranno davanti? Rappresentanti di importanti realtà appartenenti al settore si confronteranno su questi temi.Intervista ad Airam Díaz Pastor President, MedCruise Association of Mediterranean Cruise PortsDibattito con Kai Algar Operational Planning Manager, Fred. Olsen Cruise LinesEnrico Prunotto Executive Director Operations & Development Ocean, Viking Cruisesh. 13.15 ADRIATIC NETWORKING LUNCH

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: sabato a veder la città dal mare con Italian Port Days

SCRITTO DA REDAZIONE

A veder Ancona dal mare facendosi trasportare da un lato all'altro del porto. E' questa l'opportunità che offre l'Italian Port Days che si svolge nel pomeriggio di sabato 25 maggio alla banchina 1 al Porto Antico, un'iniziativa organizzata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale con la Capitaneria di porto di Ancona. La manifestazione, promossa a livello nazionale da tutte le Autorità di sistema portuali, è nata per avvicinare le comunità che vivono intorno ai porti alla vita e alla cultura portuale per far conoscere gli scali, i protagonisti e le attività di queste realtà. Il programma dell'Italian Port Days prevede dalle 15.30 alle 18.30, alla banchina 1 al Porto Antico e a mare, l'esposizione di mezzi nautici della Capitaneria di porto di Ancona, della Guardia di Finanza, della Polmare, dei Vigili del fuoco e di uno dei rimorchiatori dello scalo. In banchina, ci sarà uno stand dell'Autorità di sistema portuale dove saranno illustrati le attività e i progetti europei per il porto di Ancona e dove si potranno incontrare i professionisti del porto, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, e non solo, tra le figure specialistiche coinvolte grazie ai volontari dell'associazione Stella Maris, con laboratori per bambini e adulti. Dalle 15 alle 19, ci sarà una navetta che, via mare, consentirà di vedere la città di Ancona a bordo della motobarca Desy che compirà il tragitto dal Mandracchio (con imbarco e sbarco vicino al bar Baccà, ingresso Mole Vanvitelliana) al Porto Antico (con imbarco e sbarco al Molo Rizzo) e ritorno. Si potrà così rivivere, per un giorno, la tradizione delle lancette, piccole imbarcazioni che permettevano di trasportare le persone da un lato all'altro dello scalo dorico fino ai primi anni del secondo dopoguerra. Questa manifestazione rappresenta un'altra grande opportunità per aprirsi, come sistema portuale, al territorio circostante afferma Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, per valorizzare il rapporto fra il porto di Ancona e la comunità locale, favorendo l'incontro con le persone che lavorano nello scalo per scoprire quali sono le tipologie delle attività che lo caratterizzano e che serve anche a restare meravigliati nel vedere Ancona dal mare. Un'iniziativa che rafforza ancora di più la collaborazione istituzionale e la sinergia fra l'Autorità di sistema portuale, la Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Polmare, Vigili del fuoco, mezzi tecnici e nautici che ringraziamo, insieme agli operatori portuali e all'associazione Stella Maris per il prezioso supporto nell'organizzare insieme questa iniziativa.



Sciopero contro gli armatori un segnale anche per l' Adsp

PORTO Ha sfiorato il 100% l'adesione allo sciopero di ieri del comparto portuale. Un'adesione massiccia per dire un no forte e chiaro all'autoproduzione, ovvero la possibilità per gli armatori di far effettuare le operazioni di rizzaggio e derizzaggio al proprio personale, bypassando i lavoratori specializzati dei porti. Ma non solo, la protesta indetta da Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti chiedeva anche il rinnovo del contratto di lavoro e puntava il dito contro le modifiche che vorrebbe introdurre il Governo alla legge 84/94 che prevedono tra le altre cose la trasformazione delle Autorità di sistema portuale in società per azioni.

Lo sciopero di 24 ore, al quale hanno aderito tutte le società di servizi dello scalo, imprese ex articolo 16 e 17 e i dipendenti di Molo Vespucci, si è concluso alla mezzanotte di ieri, ma già in tarda mattinata i rappresentanti sindacali parlavano un'adesione superiore al 95%. Praticamente tutto lo scalo si è fermato per l'intera giornata, effettuando solo, come previsto dalla legge, i servizi essenziali. Regolarmente imbarcati e sbarcati passeggeri e auto al seguito, così come le matrici dei mezzi commerciali (ma non i rimorchi) ad eccezione degli autotrasportatori che avevano a bordo medicinali e merce deperibile. «Comandanti ed armatori hanno spiegato ieri mattina i responsabili della Filt Cgil, Alessandro Borgioni e della Uil Trasporti, Gennaro Gallo erano stati informati da giorni del fermo delle operazioni. Per questo non ci sono stati grossi problemi, anche se il porto si è fermato». «La partecipazione è stata, come negli altri scali, quasi totale aggiunge Gallo ma a Civitavecchia lo sciopero è stato anche un segnale di malessere verso i vertici dell' Authority. Sono tante le situazioni critiche, come quella che sta vivendo Port Mobility dove il personale è in stato di agitazione. Non vorremmo arrivare ad uno sciopero generale del porto ma si deve capire che il nostro scalo non può essere solo crociere, mentre gli altri traffici sono in sofferenza e non arrivano merci nuove». «Non arrivano incalza Borgioni perché non si sono create opportunità per intercettare nuovi traffici e non si è capito che il porto può essere volano di crescita».

Dalle 10 alle 13 un nutrito gruppo di lavoratori, molti dei quali della Cpc, si sono radunati sotto la sede dell' **Adsp** in presidio per manifestare il proprio dissenso contro l'autoproduzione. Alcuni accompagnati dai sindacati sono stati ricevuti dalla segretaria generale Roberta Macii.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ospedale, potenziata la Cardiologia
Il reparto attendeva da anni di essere inserito nella rete di Emodinamica che non copre l'intero litorale romano
Finalmente il servizio di angiografia interventistica grazie a un finanziamento regionale di 700 mila euro

Sciopero contro gli armatori un segnale anche per l'Adsp

In arrivo 300 mila euro per la difesa della costa

Addio all'ex comandante Jacobuzzi

Per la pubblicità nelle pagine de
Il Messaggero
edizione
CIVITAVECCHIA
Contattare
PIEMONTE
Via Guglielmo Marconi, 17 - 01100 Viareggio
Tel. 051-202222 - Fax 051-204822
Email: viareggio@ilmessaggero.it

Il porto si ferma per dire no all' autoproduzione

Il porto si ferma per dire no all' autoproduzione. L' adesione di Civitavecchia allo sciopero generale di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti supera il 90%. Braccia incrociate fino a mezzanotte. Lavoratori in presidio davanti l' Authority VIDEOCIVITAVECCHIA - Il porto è fermo per dire no all' autoproduzione. Anche lo scalo di Civitavecchia aderisce allo sciopero generale indetto da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti con i portuali che hanno incrociato le braccia a partire dalla mezzanotte. L' adesione è massiccia e supera il 90%, a partecipare sono anche le società di servizi dello scalo - imprese articolo 16 e 17 - e i dipendenti dell' Adsp. Proprio sotto la sede dell' Authority a partire dalle 9,30 si sono radunati alcuni lavoratori in presidio per manifestare la propria contrarietà all' autoproduzione e non solo, si parla infatti anche del rinnovo del contratto. Lo scalo resterà fermo fino alla mezzanotte di oggi anche se verranno garantiti i servizi essenziali. In prima linea il presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia che ha commentato: "È l' ennesimo attacco ai lavoratori portuali, è un po' una cosa ciclica. Questa volta - ha spiegato - gli armatori sembrano un po' più organizzati perché stanno attuando una politica di occupazione del territorio. Passando non solo all' acquisto di spezzoni di terreno italiano, di concessioni demaniali, che vorrebbero avere nelle proprie mani, ma stanno acquistando anche società di trasporto terrestre e vogliono governare anche il lavoro all' interno dei porti. Attraverso quale sistema? Quello - ha tuonato - di utilizzare impropriamente il personale di bordo che è già addetto ad altre mansioni". Luciani ricorda come nel tempo questo atteggiamento abbia "provocato una perdita della sicurezza e alcuni disastri ma agli armatori di questo non importa, interessa fare solo cassa e questo lo vorrebbero fare sulla pelle dei lavoratori portuali. Noi questo non glielo permetteremo. Un porto come quello di Civitavecchia che ormai punta strategicamente sulle autostrade del mare quindi sul traffico di cabotaggio assolutamente non può rinunciare al nostro lavoro. Rizzaggio e derizzaggio - ha concluso - è lavoro dei portuali e su questo non saremo mai disposti a fare un passo indietro. Andremo avanti insieme al sindacato e a tutte le forze che vogliono difendere il lavoro e l' occupazione nel porto". Sulla questione contratto "che deve essere rinnovato" è intervenuto Alessandro Borgioni, segretario generale della Filt Cgil territoriale: "C' è stata una rottura brutta perché abbiamo rivendicato una serie di cose importanti per noi. Oltre alla retribuzioni c' erano anche questioni riguardanti il fondo integrativo e il tema dell' automazione. Le controparti non hanno risposto come credevamo potessero fare e quindi siamo arrivati ad una rottura. Il contratto - ha sottolineato - è per noi fondamentale perché è l' elemento che lega la legge speciale sui porti e i lavoratori e gli dà la vera tutela dal mercato che è pronto, invece, a diminuirla. Noi il contratto lo vogliamo, lo cerchiamo e ce lo prenderemo o con le buone o con le cattive". Angelo Manicone (Filt Cgil) ha detto: "Il 23 marzo del 2014 un marittimo muore qui a Civitavecchia. Un marittimo scende in stiva, viene sepolto dal carbone e muore. L' autoproduzione vuol dire morte - ha tuonato - vuol dire lavoro non regolamentato, vuol dire non avere leggi a tutela del lavoro quindi non è solo un aspetto economico ma soprattutto di sicurezza". Dalla legge 84 del 1994 sono passati 25 anni e "i lavoratori portuali, soprattutto a Civitavecchia, hanno dimostrato un altissimo senso di responsabilità. Ci siamo inseriti nell' applicazione della legge, abbiamo creato un pool a disposizione degli armatori e delle imprese. Chi ha intenzione di andare oltre questo - ha concluso duro Luciani - vuole infrangere una pace sociale che nei porti dura da 25 anni. Noi non vogliamo scioperare ma siamo pronti a farlo per giorni interi se ci costringeranno. Auspichiamo che qualcuno, soprattutto al governo, faccia tornare a più miti consigli chi ha delle brutte intenzioni in testa". VIDEO(23 May 2019 - Ore 12:27)

Il porto si ferma per dire no all' autoproduzione
L'adesione di Civitavecchia allo sciopero generale di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti supera il 90%. Braccia incrociate fino a mezzanotte. Lavoratori in presidio davanti l' Authority VIDEOCIVITAVECCHIA - Il porto è fermo per dire no all' autoproduzione. Anche lo scalo di Civitavecchia aderisce allo sciopero generale indetto da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti con i portuali che hanno incrociato le braccia a partire dalla mezzanotte. L'adesione è massiccia e supera il 90%, a partecipare sono anche le società di servizi dello scalo - imprese articolo 16 e 17 - e i dipendenti dell' Adsp. Proprio sotto la sede dell' Authority a partire dalle 9,30 si sono radunati alcuni lavoratori in presidio per manifestare la propria contrarietà all' autoproduzione e non solo, si parla infatti anche del rinnovo del contratto. Lo scalo resterà fermo fino alla mezzanotte di oggi anche se verranno garantiti i servizi essenziali.

In prima linea il presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia che ha commentato: "È l' ennesimo attacco ai lavoratori portuali, è un po' una cosa ciclica. Questa volta - ha spiegato - gli armatori sembrano un po' più organizzati perché stanno attuando una politica di occupazione del territorio. Passando non solo all' acquisto di spezzoni di terreno italiano, di concessioni demaniali, che vorrebbero avere nelle proprie mani, ma stanno acquistando anche società di trasporto terrestre e vogliono governare anche il lavoro all' interno dei porti. Attraverso quale sistema? Quello - ha tuonato - di utilizzare impropriamente il personale di bordo che è già addetto ad altre mansioni". Luciani ricorda come nel tempo questo atteggiamento abbia "provocato una perdita della sicurezza e alcuni disastri ma agli armatori di questo non importa, interessa fare solo cassa e questo lo vorrebbero fare sulla pelle dei lavoratori portuali. Noi questo non glielo permetteremo. Un porto come quello di Civitavecchia che ormai punta strategicamente sulle autostrade del mare quindi sul traffico di cabotaggio assolutamente non può rinunciare al nostro lavoro. Rizzaggio e derizzaggio - ha concluso - è lavoro dei portuali e su questo non saremo mai disposti a fare un passo indietro. Andremo avanti insieme al sindacato e a tutte le forze che vogliono difendere il lavoro e l' occupazione nel porto". Sulla questione contratto "che deve essere rinnovato" è intervenuto Alessandro Borgioni, segretario generale della Filt Cgil territoriale: "C' è stata una rottura brutta perché abbiamo rivendicato una serie di cose importanti per noi. Oltre alla retribuzioni c' erano anche questioni riguardanti il fondo integrativo e il tema dell' automazione. Le controparti non hanno risposto come credevamo potessero fare e quindi siamo arrivati ad una rottura. Il contratto - ha sottolineato - è per noi fondamentale perché è l' elemento che lega la legge speciale sui porti e i lavoratori e gli dà la vera tutela dal mercato che è pronto, invece, a diminuirla. Noi il contratto lo vogliamo, lo cerchiamo e ce lo prenderemo o con le buone o con le cattive". Angelo Manicone (Filt Cgil) ha detto: "Il 23 marzo del 2014 un marittimo muore qui a Civitavecchia. Un marittimo scende in stiva, viene sepolto dal carbone e muore. L' autoproduzione vuol dire morte - ha tuonato - vuol dire lavoro non regolamentato, vuol dire non avere leggi a tutela del lavoro quindi non è solo un aspetto economico ma soprattutto di sicurezza". Dalla legge 84 del 1994 sono passati 25 anni e "i lavoratori portuali, soprattutto a Civitavecchia, hanno dimostrato un altissimo senso di responsabilità. Ci siamo inseriti nell' applicazione della legge, abbiamo creato un pool a disposizione degli armatori e delle imprese. Chi ha intenzione di andare oltre questo - ha concluso duro Luciani - vuole infrangere una pace sociale che nei porti dura da 25 anni. Noi non vogliamo scioperare ma siamo pronti a farlo per giorni interi se ci costringeranno. Auspichiamo che qualcuno, soprattutto al governo, faccia tornare a più miti consigli chi ha delle brutte intenzioni in testa". VIDEO(23 May 2019 - Ore 12:27)

LA STORIA "Siamo fieri di fare pulizia - raccontano perché ai nostri nipoti vogliamo lasciare un mondo più pulito. La strada però è lunga"

Più plastica che pesce Il lamento dei pescatori "Noi spazzini del mare"

Una notte a largo di Fiumicino a bordo della "Marianna". In un mese le reti di 12 barche hanno tirato su una tonnellata di spazzatura

di Valentina Lupia L' isola di Wake, atollo nell' oceano Pacifico, è "appena" dall' altra parte del globo. È lì che è stato girato il video, ormai famoso, del paguro con la testa di una bambola di plastica al posto della conchiglia. Eppure, tra scarpe che diventano la nuova casa dei polpi e pezzi di ferro su cui crescono sconcgli, non bisogna fare molta strada dal Centro di Roma per vedere gli stessi pietosi scenari. Basta arrivare al porto di Fiumicino intorno alle 16, quando i pescherecci partiti la sera prima fanno rientro. Oltre a rombi, pesci pavone, seppie, paranza, le barche sono piene di rifiuti d' ogni tipo: basti pensare che solo in un mese (marzo-aprile) le reti di 12 pescatori hanno tirato su una tonnellata di immondizia. Grazie a, " Fishing for Litter", un protocollo d' intesa che vede coinvolti Regione Lazio, Comune di Fiumicino, Cooperativa di pesca AGCI Agrital, Capitaneria di Porto, Autorità Portuale del Lazio, Arpa Lazio, Legambiente e Corepla (consorzio per raccolta, riciclo e recupero della plastica), sacchetti, bottigliette, imballaggi, confezioni di merendine si possono finalmente riportare a riva e smaltire. Cosa che fino all' inizio dell' anno non era possibile.

«Ma di strada ce n' è ancora da fare - racconta Pasquale, uno dei capitani coinvolti nell' iniziativa - Nel mare non c' è solo plastica». La sua barca è la Marianna: è su di lei che Repubblica ha trascorso una notte per documentare quello che c' è in fondo al mare dei romani.

«Un tempo eravamo semplici pescatori - spiega ancora Pasquale - ora siamo "gli spazzini del mare" e siamo fieri di esserlo, perché ai nostri nipoti vogliamo lasciare un mondo più pulito», aggiunge, mentre in piena notte viene ritirata la mega-rete per la prima volta di sei.

Mentre il pesce viene rovesciato su un grande ripiano di legno, il suono dei gusci dei crostacei che si sfregano coi rifiuti ricorda il rumore della forchetta che gratta il fondo d' un piatto. In mezzo c' è di tutto: bottigliette di Fanta e d' acqua, buste del supermercato, sacchetti di patatine, la confezione di una merendina risalente al 2008, addirittura « un relitto di un aereo di guerra, troppi ne tiriamo su», aggiunge uno dei tre pescatori sulla Marianna. « Vedete qui? - fa per mostrarlo meglio - Questi puntini microscopici sono piccoli sconcgli (un tipo di mollusco, ndr) che stanno crescendo » . Proprio lì, attaccati a quel pezzo di metal

lo lungo un metro. Il lavoro più stressante non è separare il pesce, ma separarlo dai rifiuti: alle 2.30 la cassetta delle mazzancolle è ancora vuota per tre quarti, il bustone della plastica è già stracolmo. «Quando arriviamo, possiamo lasciarla in un' area apposita - dice ancora Pasquale - Ma non possiamo farlo con vetro e metallo. C' è chi li getta di nuovo in acqua, noi cerch

iamo di non farlo. Quanto vorremmo che ogni giorno qualcuno fosse qui per prendere tutte le schifezze che tiriamo su. Sono anni che lo chiediamo » . A spalleggiare i pescatori ci sono anche gli chef del litorale, in particolare Daniele Usai, una stella Michelin, proprietario de Il Tino e del 4112Bistrot. «In molti, per l' inquinamento dei mari, scelgono di comprare pesci d' allevamento, nuocendo all' attività dei pescherecci che sono gli unici che riportano i rifiuti a terra. Li sosterrò sempre, soprattutto acquistando prodotti meno blasonati, come la polpessa: sconosciuta e deliziosa quanto il polpo». E come se gommapiuma, confezioni di succhi di frutta, cassette di plastica non fossero già abbastanza, alle 15.30 la rete tira su una scarpa nera, una Adidas modello Superstar numero 43. Non ha più i lacci, ma un polpo che ha fatto del suo interno una nuova casa. Ed è questa l' immagine più triste che descrive ciò che c' è nel mare a

due passi da Roma. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Informazioni Marittime

Napoli

Port community system al centro dell' assemblea Assospena

Convegno dell' associazione degli spedizionieri doganali di Napoli insieme a Pietro Spirito e Lorenzo Clemente

In occasione dell' assemblea ordinaria di Assospena (associazione degli spedizionieri doganali di Napoli), presieduta da Augusto Forges Davanzati, mercoledì 29 maggio a Napoli, all' Hotel Romeo, si terrà un convegno dedicato al port community system. Parteciperanno, tra gli altri, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, e il direttore interregionale dell' Agenzia delle Dogane, Lorenzo Clemente, per la prima volta ospite di un' assemblea pubblica a Napoli.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

Servizi On Line
Arrivi e partenze
Bollettino Arrivatore Marittimo

23MAG2019

In occasione dell'assemblea ordinaria di Assospena (associazione degli spedizionieri doganali di Napoli), presieduta da **Augusto Forges Davanzati**, mercoledì 29 maggio a Napoli, all'Hotel Romeo, si terrà un convegno dedicato al port community system.

Parteciperanno, tra gli altri, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, **Pietro Spirito**, e il direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane, **Lorenzo Clemente**, per la prima volta ospite di un'assemblea pubblica a Napoli.

Condividi

TAG: ASSOSPENA - NAPOLI

Articoli correlati

- Aeroporto di Napoli con Sant'Elia: Occhio per il primo spot satellite
- Grava, Cecilia Rettore alla prefettura di "Incidenti sul Ita"
- Governance porto-città, la Compagnia il primo evento Rete

PL FERMANI & CO
P&I INSURANCE BROKER

FEDESPEDI
ASSOCIAZIONE ITALIANA DEGLI SPEDIZIONIERI DOGANALI

marinaui
Trasporti Marittimi

sport e salute

Universiadi, Medici Ambiente: rischio polveri sottili al Porto

L'Isde: «Bisognava elettrificare le banchine per alimentare le due navi che ospiteranno gli atleti, c'è rischio di maggior inquinamento»

LUCA MARCONI

NAPOLI - La premessa è l'ultimo studio dell'Istituto europeo di oncologia (Ieo) pubblicato da Nature Genetics e finanziato dal Consiglio europeo per la ricerca (Erc) che attesta (scientificamente) l'ovvio, e cioè che «ammalarsi di tumore non è una questione di sfortuna ma di ambiente» circostante, e in questo caso l'ambiente è quello dello scalo portuale partenopeo ovvero, secondo l'Arpa, la prima fonte di inquinamento (di polveri sottili altrimenti dette «polveri killer») in città. E soprattutto per le navi che continuano a scaricare fumi dalle banchine non elettrificate (navi soprattutto d'una certa età, che andrebbero ammodernate con grandi spese anche qualora l'elettricità agli attracchi fosse disponibile per tutte). I Medici per l'Ambiente di Napoli e Provincia lanciano al sindaco metropolitano De Magistris e al governatore De Luca l'ennesimo appello: attenzione all'inquinamento atmosferico al Porto in occasione delle Universiadi. Da oggi e fino al 20 agosto l'Arpac monitorerà la qualità dell'aria presso la Stazione Marittima di Napoli dove (dal 28 giugno al 14 luglio) saranno ormeggiate le due navi da crociera che ospiteranno parte degli atleti che parteciperanno all'Universiade. Grazie alla convenzione stipulata stamane con la struttura commissariale Napoli 2019, ogni ora un laboratorio mobile analizzerà una serie di parametri che saranno trasmessi alla centrale informativa dell'Arpac: PM10, PM2.5, NO, NO2, NOx, Benzene, CO, Ozono, SO2. I dati acquisiti e i bollettini saranno pubblicati ogni giorno sui siti internet dell'Arpac e di Napoli 2019. Il monitoraggio prima durante e dopo la manifestazione «permetterà un confronto sull'impatto ambientale delle due navi sulla qualità dell'aria del capoluogo» spiega il consulente dell'Isde Carlo Schiattarella, aggiungendo che «una nave da crociera brucia tonnellate di carburante al giorno con una emissione di particelle cancerogene paragonabile a circa centomila automobili. Quindi persino un confronto con la centrale piazza Garibaldi (ad oggi 14 superamenti soglia delle PM10 e 19 giorni oltre la soglia media annua per il PM 2,5) è di fatto improponibile. I napoletani praticamente faranno da cavie, inutili, perché siamo sempre all'anno zero: abbiamo bisogno di due navi da crociera in moto perenne dal 28 giugno al 14 luglio per avere un confronto sull'impatto ambientale o sulla salute della gente e sulla qualità dell'aria di Napoli? Come se al Porto non avessimo mai avuto centraline di monitoraggio, come se gli studi, in altre città portuali italiane, non avessero già denunciato il pesante impatto sulla qualità dell'aria delle grosse navi». «In questo contesto - conclude il perito - non una parola sull'entità delle emissioni delle navi o sui dispositivi in essere per una riduzione degli inquinanti. Vorremmo che l'Autorità portuale e la Capitaneria di porto ci tutelino e ci informino su tutto. A cominciare dal contenuto di zolfo del combustibile usato dalle navi (deve essere inferiore allo 0,1 %) per passare ai metalli pesanti, IPA, benzopirene, benzene, diossine e finire con un'analisi dell'area di ricaduta degli inquinanti. Quale occasione migliore, queste Universiadi, per dare un segnale al mondo che a Napoli l'attenzione all'ambiente è in pieno fermento? Così come i bus per il trasporto atleti stazionano a motori spenti o siano a metano oppure elettrici come le auto di servizio, per la tutela della salute di tutti». 23 maggio 2019 | 16:24.



UNIVERSIADI NAPOLI: RISCHIO POLVERI SOTTILI AL PORTO

L' Isde: 'Bisognava elettrificare le banchine per alimentare l' energia elettrica delle due navi da crociera che ospiteranno gli atleti. C' è rischio di maggior inquinamento". Napoli - I Medici per l' Ambiente di Napoli e Provincia lanciano al sindaco metropolitano De Magistris e al governatore de Luca l' ennesimo appello: attenzione all' inquinamento atmosferico al porto in occasione delle Universiadi. Da oggi e fino al 20 Agosto l' Arpac monitorerà la qualità dell' aria presso la Stazione Marittima di Napoli dove (dal 28 giugno al 14 luglio) saranno ormeggiate le due navi da crociera che ospiteranno parte degli atleti che parteciperanno all' Universiade. Grazie alla convenzione stipulata stamane con la struttura commissariale Napoli 2019, ogni ora un laboratorio mobile analizzerà una serie di parametri che saranno trasmessi alla centrale informativa dell' Arpac: PM10, PM2.5, NO, NO2, NOx, Benzene, CO, Ozono, SO2. I dati acquisiti e i bollettini saranno pubblicati ogni giorno sui siti internet dell' Arpac e di Napoli 2019. Il monitoraggio prima, durante e dopo la manifestazione, permetterà un confronto sull' impatto ambientale che le due navi avranno sulla qualità dell' aria del capoluogo partenopeo. 'A questo punto - precisa il consulente dell' Isde, Carlo Schiattarella - una nave da crociera brucia tonnellate al giorno di carburante con l' emissione di particelle cancerogene paragonabile a circa centomila automobili. Quindi il confronto con piazza Garibaldi (ad oggi 14 superamenti soglia PM 10 comprensivo di sabbie sahariane e 19 giorni oltre la soglia media annua per il PM 2,5) è di fatto improponibile".

'I napoletani - continua Schiattarella - faranno da cavie (inutili). Siamo sempre all' anno zero. Abbiamo bisogno di due navi da crociera in moto perenne dal 28 giugno al 14 luglio per avere un confronto sull' impatto ambientale (tradotto: sulla salute della gente) sulla qualità dell' aria di Napoli? Come se al porto non avessimo mai avuto centraline di monitoraggio, come se gli studi, in altre città portuali italiane, non avessero già denunciato il pesante impatto sulla qualità dell' aria da parte delle grosse navi da crociera!". In questo contesto - spiega il perito - si parla di alloggi in navi da crociera di alto livello e non una parola sull' entità delle emissioni delle navi e quali dispositivi sono in essere per il raggiungimento di una riduzione effettiva degli inquinanti emessi in atmosfera". Parliamo, quindi, di filtri anti particolato/fuliggine, scrubber (impianto di lavaggio), nessun olio combustibile pesante in area portuale, e di tutte le più avanzate tecnologie per abbattere quanto possibile l' emissione degli inquinanti. Non ci interessa conoscere, dopo aver respirato, quanto SO2, PM 10, o altro abbiamo in corpo, vogliamo che l' autorità portuale e la Capitaneria di porto ci tutelino e ci informino su tutto quanto può essere emesso in un' area portuale epicentro di molteplici attività legate al traffico marittimo". A cominciare quindi dal contenuto di zolfo del combustibile usato dalle navi, tutte (deve essere inferiore allo 0,1 %), per passare ai metalli pesanti, IPA, benzopirene, benzene, diossine, e finire con un' analisi dell' area di ricaduta degli inquinanti. 'Quale occasione migliore, queste Universiadi, per dare un segnale al mondo intero che a Napoli l' attenzione all' ambiente è in pieno fermento? - si chiede Schiattarella - E che non passeranno sotto silenzio navi ferme al porto utilizzando 24 ore su 24 combustibili sporchi e solforosi, che altro non potranno fare che emettere fumi tossici durante la combustione?". Così come i bus per il trasporto atleti stazionano a motori spenti e che siano a metano oppure elettrici, così come le auto di servizio siano elettriche o al massimo ibride. Tutto quanto sopra per la tutela della salute di tutti. (Ufficio Stampa genesp@libero.it).

The screenshot shows the website 'laprovinciaonline.it' with the article 'UNIVERSIADI NAPOLI: RISCHIO POLVERI SOTTILI AL PORTO'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the article, there is a 'ULTIME NEWS' section with several smaller news items, including 'UNIVERSIADI NAPOLI: RISCHIO POLVERI SOTTILI AL PORTO', 'CONTINUITA', 'COMPETENZA, RESPONSABILITA', 'ONESTA': INTERVISTA A LELLO ABETE', 'PREMIO RAFFAELE ALLOCCA: BORSE DI STUDIO AGLI STUDENTI SAVERNIANI', 'MORTO IL VICESINDACO DI CASTELLANISSE LELLO RADICE: CITTA' IN LUTTO', and 'CHIAREZZE E TRASPARENZA PER SAN'ANASTASIO: INTERVISTA A MARIO GIOFINI'.

Cronache di Salerno

Salerno

LA PROTESTA / Il consigliere provinciale DemA Santoro ha espresso vicinanza ai lavoratori

«Inaccettabile morire sul posto di lavoro ancora oggi»

Grido d'allarme dei portuali salernitani che ieri sono scesi in strada

"Nel 2019 non si può morire sul posto di lavoro". È il grido lanciato da Vincenzo D' Agostino, segretario provinciale della Filt Cgil che ieri ha preso parte allo sciopero nazionale tenutosi presso il porto di Salerno. Ad organizzare il presidio le sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil, a livello nazionale, per protestare contro la crisi che sta attanagliando il settore portuale ormai da diverso tempo. Una protesta indetta contro Assologistica, assotermica e assotutela che non intendono rinnovare il contratto nazionale dei porti nonostante i vari incontri con le associazioni sindacali che, di fatto, hanno ottenuto esito negativo. Tra le altre cose, la Filt Cgil ha richiesto l' inserimento, nel contratto, dei processi di automazione e meccanizzazione e digitalizzazione già presenti nei vari porti del nord Europa e che a breve dovrebbero approdare in Italia. Tra le richieste avanzate anche l' inserimento dei fenomeni di autoproduzione presenti in molti porti italiani.

Il contratto richiesto dai portuali prevede anche il 15 bis della legge 84/94 secondo cui l' autorità portuale può destinare il 15% della merce di scarico e carico dei porti da destinare alle compagnie portuali in stato di crisi, richiesta che non è stata accettata nonostante i vari incontri. Ma ciò che sta maggiormente a cuore ai portuali sono nuove norme relative alla sicurezza nei porti italiani, a causa dell' elevato numero di morti che ancora oggi si verificano. E anche l' instaurazione dei fondi per la pensione dei portuali fa parte del pacchetto richieste che hanno poi portato allo sciopero nazionale di ieri per procedere con un eventuale ricambio generazionale.

Unica richiesta accettata sembra essere l' aumento contrattuale che prevede però soli 50 euro ogni tre anni. Intanto, i portuali attendono l' installazione di circa 10 defibrillatori, strumento salva vita indispensabile in caso di incidenti. Di promesse fino ad ora ne sono state fatte ma niente è ancora stato concretizzato, così come l' inserimento del lavoro portuale tra quelli usu ranti per permettere la pensione anticipata.

Presente alla manifestazione il consigliere comunale demA Dante Santoro che ha espresso la propria vicinanza in questa battaglia ai portuali salernitani: "Siamo pronti fare le barricate pur di portare avanti questa battaglia di dignità. I diritti non sono barattabili, centinaia di famiglie salernitane sono coinvolte da questa vicenda ed il rischio di un peggioramento delle condizioni di lavoro per tanti lavoratori salernitani sarebbe un danno per la città tutta. Ho partecipato al corteo e sono pronto ad accompagnare queste iniziative fino al governo centrale, pur di far valere i diritti di chi sta permettendo la crescita del porto di Salerno con lavoro e sacrificio da decenni".

Erika Noschese.

Sicurezza, crisi, contratto: le spine nel fianco dei portuali

Diletta Turco

LA PROTESTA Di nuovo in piazza, davanti all' ingresso di via Ligea del porto commerciale di Salerno, per protestare contro lo stop alle trattative sindacati-associazioni datoriali sul rinnovo del contratto di lavoro. È iniziato alle 8 di ieri il presidio organizzato dalla segreteria provinciale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti di tutti i lavoratori del porto di Salerno. Gli operatori portuali hanno aderito allo sciopero di 24 ore indetto dalle segreterie nazionali dei sindacati di settore. Ma a Salerno sono due le partite che si giocano contemporaneamente: una nazionale, allineata alle richieste avanzate nei porti di tutta la penisola, e una specificatamente salernitana.

«Il 2019 - spiega Enzo D' Agostino, delegato Filt Cgil all' interno della cooperativa unica dei lavoratori del porto, Flavio Gioia, che rappresenta la quasi totalità dei lavoratori portuali - è iniziato in maniera decisamente negativa. C' è una crisi incredibile, come conferma la lunga serie di incontri che abbiamo avuto con le associazioni datoriali per cercare di arginare la situazione ed evitare conseguenze occupazionali. Ma nonostante ci siano stati molti incontri, ad oggi non siamo arrivati ancora ad una soluzione». La cooperativa, a inizio 2018 - ultimi dati ufficiali - aveva 122 lavoratori. «Versiamo in stato di crisi - continua D' Agostino - e nonostante questo, le nostre proposte per migliorare gli equilibri non vengono accolte. Abbiamo cercato di creare un fondo pensione per agevolare la fuoriuscita degli operatori più anziani e consentire il ricambio generazionale, e questa proposta ci è stata bocciata. Abbiamo chiesto che il nostro lavoro fosse definito usurante, e neppure questo è stato accolto. Abbiamo chiesto più attenzione alla sicurezza interna perché nel 2019 è inaccettabile che ci siano ancora morti sul lavoro. Abbiamo infine chiesto - conclude D' Agostino - un aumento contrattuale, e solo qui abbiamo avuto una risposta: 50 euro lordi in più ogni tre anni. Questo è il valore della nostra dignità di lavoratori». A livello regionale, lo sciopero ha sfiorato l' 80 per cento di adesione nei porti di Napoli, Castellammare e Salerno. Accanto ai lavoratori, le segreterie provinciali della Cgil generale, con il segretario Arturo Sessa, e della Filt, con Gerardo Arpino.

«Il porto di Salerno - dice il segretario generale Cgil Salerno, Arturo Sessa - deve essere tutelato e difeso, perché è un elemento portante dell' economia salernitana, ma deve essere tutelato e difeso anche il contratto collettivo di lavoro e i diritti dei lavoratori portuali di Salerno e di tutta la penisola ad avere un trattamento adeguato».

Nel porto di Salerno, considerando le statistiche di inizio 2019, a soffrire maggiormente è il settore commerciale, dove soltanto il traffico ro-ro (ossia per le imbarcazioni mercantili che possono ospitare e imbarcare direttamente gli autotreni carichi, senza necessità di scarico e carico dei singoli container) ha iniziato l' anno con un incremento del traffico del 9 per cento.



IL DRAMMA DEL LAVORO

I portuali: «Non vendeteci»

I dipendenti della Società della sicurezza contrari alla privatizzazione

«Non esistono lavoratori di serie A, B o C. I dipendenti della Porti levante security sono tutti uguali ma purtroppo ci siamo resi conto in questi anni che alcuni sono più uguali di altri. E noi non ci stiamo.

Abbiamo pagato con il nostro sudore, lavorato in condizioni dure pur di conservare il posto di lavoro, rinunciato alle ferie estive, ed ora tutto viene vanificato. L' Autorità portuale si vuole liberare di noi, privatizzare la società attualmente partecipata e lavarsene le mani, dietro lo scudo degli obblighi della legge Madia».

Ieri una cinquantina di lavoratori dipendenti della Porti levante security hanno manifestato davanti la sede dell' Autorità portuale chiedendo che la gara di assegnazione della società, per la quale lavorano, sia fermata e si trovi il modo di stabilizzarli come dipendenti dell' Autorità. Sono preoccupati, parlano e raccontano con voci che si accavallano, vogliono spiegare le loro ragioni. Hanno mani forti che reggono bandiere sindacali, sventolate quasi con rabbia. Pino, Michele, Nicola...

sono tanti e pronti a lottare, perchè da questo lavoro dipende la loro vita. «Noi siamo quelli che assicurano la sicurezza nel porto, quelli che lavorano sotto il sole, respirando smog e non siamo disposti a subire ancora. L' Autorità portuale ci sta ven dendo per un piatto di lenticche. Non solo, ha "salvato" chi voleva e ora getta via noi. La scusa è che l' Autorità non può assumere se non per concorso. Ok, che faccia il concorso, come ha fatto per assumere quelli del sistema di controllo Gaia. Perché per loro è stato possibile e per noi no?

Un bando di concorso fatto e pubblicato nell' arco di 10 giorni lo scorso agosto ha salvato il personale informatico ed amministrativo, e noi?

E poi anche a Civitavecchia la società che si occupa della sicurezza del porto è una partecipata, eppure si è trovato il modo di salvaguardare tutti. Allora quando vogliono si può fare e quando non interessa a nessuno si usa la legge Madia?».

I lavoratori sono fiumi in piena, parlano di brogli, sono stanchi e chiedono solo che qualcuno si occupi di loro. Non vogliono essere assorbiti dall' unica azienda privata che ha presentato una offerta per acquisire la loro società. «Che anche solo questo è strano, no? Una gara da 54 milioni di euro e solo una società disposta a concorrere? Grazie ai nostri sacrifici e alla gestione dell' amministratore, Angelo Mancazzo, la Porti levante security è una azienda che è tornata a fare utili, siamo solidi. Perché venderci?

» «Lavoro nel porto da 15 anni, sono un addetto alla sicurezza, se ci vendono dovrei diventare una guardia giurata non armata, il mio stipendio si abbasserebbe ad 800 euro».

Sul piatto c' e anche questo problema: se la Porti levante security viene ceduta, molti lavoratori dovrebbero cambiare qualifica, ma questo comporterebbe un notevole abbassamento dello stipendio e il rischio di essere licenziati. Per diventare da addetti alla sicurezza a guardia giurata non armata è necessaria una fedina penale immacolata e non per tutti è possibile.

«Nel 2014 con un referendum interno ci hanno già costretti ad accettare l' abbassamento di qualifica.

Abbiamo dovuto piegare la testa ad un vero e proprio ricatto, per salvare i colleghi più deboli. Ma ora basta. Siamo lavoratori, senza differenze».



{ Tribunale } Naufragio della Norman Atlantic

Il gup di Bari: "No al nuovo sequestro della nave"

Il gup del Tribunale di Bari Francesco Agnino ha dichiarato inammissibile la richiesta di nuovo sequestro probatorio della nave Norman Atlantic, formulata dalla Procura, su proposta delle parti civili, nell'udienza preliminare in corso sul naufragio del dicembre 2014. Il relitto, ormeggiato nel porto di Bari dal febbraio 2015 e sottoposto a sequestro probatorio da allora, è stato dissequestrato il 30 aprile scorso su istanza dei difensori dell'armatore e della società proprietaria del traghetto, gli avvocati Filiberto Palumbo, Gaetano Castellaneta, Pietro Palandri e Aldo Mordiglia.

Sul relitto, nella fase delle indagini, è "stato compiuto un lungo ed estenuante incidente probatorio" che, aveva spiegato il giudice dissequestrando la motonave, rendeva "non giustificabile il mantenimento del vincolo probatorio". Oggi lo stesso giudice ha rigettato l'istanza di nuovo sequestro. La questione, tuttavia, pende ancora dinanzi alla Corte di Cassazione perché nei giorni scorsi i pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano hanno presentato un ricorso contro il dissequestro, prima ancora di conoscere la decisione del gup.

Per il naufragio, nel quale morirono 31 persone e altri 64 passeggeri rimasero feriti, rischiano il processo 32 imputati 30 persone fisiche e due società, per i reati, a vario titolo contestati, di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza e al codice della navigazione. Tra gli imputati ci sono Carlo Visentini della società Visemar, proprietaria della nave, i due legali rappresentanti della greca Anek Lines, noleggiatrice della motonave, il comandante Argilio Giacomazzi e 26 membri dell'equipaggio e le due società, che potranno essere citate come responsabili civili. Nell'udienza preliminare, che proseguirà ottobre, si sono inoltre costituite 61 parti civili.

ha provocato un calo del 38 per cento del traffico crocieristico, con un notevole riverbero negativo per l'economia del territorio. Da quando abbiamo spostato la motonave, e ancora non è trascorso un anno, si evidenzia già una netta ripresa, il molo è tornato nella sua piena operatività. E' giusto che il danno arrecato sia riconosciuto al porto e alla città". E' quanto dichiara Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (Adsp Mam), Ente che è stata ammessa come parte civile nel procedimento sul naufragio della motonave Norman Atlantic avvenuto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, che causò la morte di 31 persone e il ferimento di altri 64 passeggeri. Il Giudice per le udienze preliminari del tribunale di Bari ha accolto la tesi rappresentata dall'Ente, ammettendone la costituzione come parte civile. Dal 14 febbraio 2015, infatti, il relitto della nave - in regime di sequestro - ha bloccato la banchina numero 12 del porto, un molo operativo e nevralgico per i traffici portuali. Solo il 5 giugno dello scorso anno, l'Adsp Mam ha ottenuto la possibilità di spostare la motonave Norman alla banchina 30 meno operativa, ormeggiandola in sicurezza. La prossima udienza è stata fissata a fine ottobre.

4 Bari & Provincia

Capitanato | Reclusi nei barili di Bari, Ravenna, Caserta e Puglia in attesa di essere consegnati ai diversi campi della regione
Duemila brasiliani pagati due euro e cinquanta l'ora: in otto patteggiano la pena

Duecento paragonati come un'isola nel mare di terra. Sono i detenuti brasiliani che, dopo aver trascorso mesi in attesa di essere consegnati ai diversi campi della regione, sono stati pagati due euro e cinquanta l'ora per patteggiare la pena. I detenuti, che sono stati pagati due euro e cinquanta l'ora per patteggiare la pena, sono stati pagati due euro e cinquanta l'ora per patteggiare la pena.

Acquedotto Pugliese | Investimenti totali a 148,8 mln, in un solo anno di esercizio pari a 22,5 mln

Approvato il bilancio, valore della produzione a 548,2 milioni di euro

Il Consiglio di Amministrazione ha approvato il bilancio consolidato della società per il 2018. Il bilancio è stato approvato con un margine di profitto netto di 14,5 milioni di euro. Il valore della produzione è pari a 548,2 milioni di euro.

Bari | Cemento nel giro del 27esimo anniversario della strage di Capaci
Giardino intitolato a Francesca Morvillo

Il Comune di Bari ha deciso di intitolare un giardino a Francesca Morvillo, la magistrato che fu alla guida della procura che ottenne la condanna a morte di Calviola e Di Stefano per la strage di Capaci.

Tridente | Naufragio della Norman Atlantic
Il gup di Bari: "No al nuovo sequestro della nave"

Il gup del Tribunale di Bari Francesco Agnino ha dichiarato inammissibile la richiesta di nuovo sequestro probatorio della nave Norman Atlantic, formulata dalla Procura, su proposta delle parti civili, nell'udienza preliminare in corso sul naufragio del dicembre 2014.

Area di notizie brevi e immagini. Contiene titoli come "In arrivo", "Comitati", "Pari (2018)", "Siti ingegneristici per sicurezza in città", "Qualità pubblica chiede in campagna elettorale a Bari", "L'Adsp Mam", "L'Adsp Mam ha ottenuto la possibilità di spostare la motonave Norman alla banchina 30 meno operativa, ormeggiandola in sicurezza. La prossima udienza è stata fissata a fine ottobre."

Crocierismo in calo, «colpa del Norman»

L' Autorità portuale parte civile nel processo sul tragico naufragio. «Traffico in flessione del 38 per cento»

Naufragio del Norman Atlantic: l' Autorità portuale è stata ammessa tra le parti civili del processo per il tragico naufragio della motonave, avvenuto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014.

Secondo l' avvocato Nicola Favia, che assiste l' ente presieduto da Ugo Patroni Griffi, il prolungato ormeggio del relitto alla banchina numero 12, un molo operativo e nevralgico per i traffici portuali, ha determinato un danno economico all' attività complessiva dello scalo. «Abbiamo riscontrato, dati alla mano - ha commentato infatti Patroni Griffi - che la permanenza del relitto presso la banchina 12 ha provocato un calo del 38% del traffico crocieristico, con un notevole riverbero negativo per l' economia del territorio. Da quando abbiamo spostato la motonave, e ancora non è trascorso un anno, si evidenzia già una netta ripresa, il molo è tornato nella sua piena operatività. È giusto che il danno arrecato sia riconosciuto al porto e alla città».

Il procedimento, com' è noto, è a carico di persone fisiche per il naufragio del Norman Atlantic, che causò la morte di 31 persone il ferimento di altri 64 passeggeri. Dal 14 febbraio 2015, il relitto della nave, in regime di sequestro, ha bloccato la banchina 12: solo lo scorso anno, il 5 giugno per esattezza, fu autorizzato lo spostamento della motonave alla banchina numero 30, meno operativa.

Il giudice dell' udienza preliminare ha ora aggiornato l' udienza al prossimo 29 ottobre.

Brindisi Report

Bari

Norman Atlantic, authority parte civile: "Danni al porto di Bari"

La lunga permanenza del relitto in banchina. La storia del salvataggio, il rimorchio e la messa in sicurezza del traghetto a Brindisi

MAR.ORL

L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è stata ammessa come parte civile nel procedimento a carico di persone fisiche per il naufragio della motonave Norman Atlantic, avvenuto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, che causò la morte di 31 persone il ferimento di altri 64 passeggeri. Lo fa sapere la stessa authority. Il giudice dell' udienza preliminare presso il Tribunale di Bari ha accolto la tesi rappresentata dall' ente, ammettendone la costituzione in giudizio. L' Adsp è stato rappresentato dall' avvocato Nicola Favia che ha esposto al gup "il grave nocumento ricevuto dal porto di Bari e riscontrabile attraverso dati statistici incontrovertibili riferiti ai traffici portuali". Il gup ha aggiornato il prosieguo dell' udienza preliminare ai giorni 29, 30 e 31 ottobre 2019. "Dal 14 febbraio 2015, infatti, il relitto della nave, in regime di sequestro, ha praticamente bloccato la banchina n. 12 del porto, un molo operativo e nevralgico per i traffici portuali.", dichiara l' Adsp. "Solo il 5 giugno dello scorso anno, l' AdSP Mam ottenne la possibilità di spostare la motonave Norman alla banchina n.30, meno operativa, ormeggiandola in sicurezza. Operazioni estremamente complesse che furono coordinate con grande successo dalla Capitaneria di Porto di Bari". "Abbiamo riscontrato, dati alla mano - dice il presidente dell' authority Ugo Patroni Griffi - che la permanenza del relitto presso la banchina 12 ha provocato un calo del 38% del traffico crocieristico, con un notevole riverbero negativo per l' economia del territorio. Da quando abbiamo spostato la motonave, e ancora non è trascorso un anno, si evidenzia già una netta ripresa, il molo è tornato nella sua piena operatività. È giusto che il danno arrecato sia riconosciuto al porto e alla città". La storia del traghetto Norman Atlantic che era in navigazione da poche ore con rotta Ancona, fu avvolto dalle fiamme il 28 dicembre 2014 quando si trovava nelle acque tra l' isola greca di Corfù e le coste albanesi. L' emergenza andava oltre i mezzi disponibili in quell' area sia della Guardia costiera ellenica che delle autorità marittime albanesi nel porto di Valona. Brindisi, con i suoi rimorchiatori, le sue unità navali della Marina, diventò il fulcro delle operazioni di spegnimento e di salvataggio di passeggeri ed equipaggio in condizioni meteomarine estremamente complesse, con il concorso decisivo anche dei mezzi della Guardia Costiera di Otranto, e degli elicotteri della Marina e dell' Aeronautica partiti dalle basi della Puglia centro-meridionale. Grazie a ciò, il numero delle vittime e dei dispersi fu limitato. Il relitto del traghetto, ancora con focolai di incendi nei ponti dove erano stipati Tir ed auto, fu trainato nel porto di Brindisi il 2 gennaio dai rimorchiatori dell' impresa Barretta, e ormeggiato alla banchina di Costa Morena Est dove rimase sino alla tarda serata del successivo 13 gennaio, quando alle 22 iniziò il rimorchio verso il porto di Bari (e con esso fu trasferita nel capoluogo di regione anche la competenza delle indagini). Qualcuno scrisse che il porto di Brindisi non era attrezzato per gestire le operazioni successive alle fasi di spegnimento (che furono difficili e durarono come già detto oltre un mese), cioè lo svuotamento della nave dal suo carico di automezzi. In realtà a Brindisi si era svolta la fase più delicata dell' intera operazione. Ma ben presto gli operatori portuali di Bari si resero conto che il relitto del traghetto era una grossa "grana" per le loro attività ordinarie. Un problema che si sarebbe presentato anche a Brindisi, con l' occupazione di una banchina per anni, e per settimane anche degli spazi di stoccaggio con decine e decine di carcasse di Tir e trailer.

ENERGIE APERTE Benvenuti in Eri

BRINDISIREPORT Cronaca

love has no labels

Norman Atlantic, authority parte civile: "Danni al porto di Bari"

La lunga permanenza del relitto in banchina. La storia del salvataggio, il rimorchio e la messa in sicurezza del traghetto a Brindisi

MAR.ORL

L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è stata ammessa come parte civile nel procedimento a carico di persone fisiche per il naufragio della motonave Norman Atlantic, avvenuto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, che causò la morte di 31 persone il ferimento di altri 64 passeggeri. Lo fa sapere la stessa authority.

Il giudice dell'udienza preliminare presso il Tribunale di Bari ha accolto la tesi rappresentata dall'ente, ammettendone la costituzione in giudizio. L'Adsp è

I più letti oggi

- Traffico di crociera, 18 arresti: mobilitare organizzazione a Brindisi
- Trovato lo scudo delle vacanze occupato: una denuncia
- La moglie non accollava i figli: il padre si fa riconoscere il figlio: arrestato
- Uccisione cane Fiano indagato un cacciatore, sequestro di armi e munizioni

Bari - Naufragio Norman Atlantic: IAdSP MAM ammessa come parte civile

23/05/2019 Naufragio Norman Atlantic: IAdSP MAM ammessa come parte civile, riconoscendo il grave danno, economico e di immagine, subito dal porto. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è stata ammessa come parte civile nel procedimento a carico di persone fisiche per il naufragio della motonave Norman Atlantic, avvenuto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, che causò la morte di 31 persone il ferimento di altri 64 passeggeri. Il Giudice per le udienze preliminari presso il Tribunale di Bari ha accolto la tesi rappresentata dall'Ente, ammettendone la costituzione come parte civile. L'Ente portuale è stato rappresentato dall'avvocato Nicola Favia che ha esposto al Giudice il grave nocumento ricevuto dal porto di Bari e riscontrabile attraverso dati statistici incontrovertibili riferiti ai traffici portuali. Dal 14 febbraio 2015, infatti, il relitto della nave, in regime di sequestro, ha praticamente bloccato la banchina n. 12 del porto, un molo operativo e nevralgico per i traffici portuali. Solo il 5 giugno dello scorso anno, IAdSP MAM ottenne la possibilità di spostare la motonave Norman alla banchina n.30, meno operativa, ormeggiandola in sicurezza. Operazioni estremamente complesse che furono coordinate con grande successo dalla Capitaneria di Porto di Bari. Abbiamo riscontrato, dati alla mano, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi - che la permanenza del relitto presso la banchina 12 ha provocato un calo del 38% del traffico crocieristico, con un notevole riverbero negativo per l'economia del territorio. Da quando abbiamo spostato la motonave, e ancora non è trascorso un anno, si evidenzia già una netta ripresa, il molo è tornato nella sua piena operatività. È giusto che il danno arrecato sia riconosciuto al porto e alla città. Il GUP ha aggiornato il prosieguo dell'udienza preliminare al prossimo 29,30 e 31 ottobre 2019.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo



Bari - Naufragio Norman Atlantic: l'AdSP MAM ammessa come parte ci

23/05/2019

Naufragio Norman Atlantic: l'AdSP MAM ammessa come parte civile, riconosce grave danno, economico e di immagine, subito dal porto. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è stata ammessa come parte civile nel procedimento a carico di persone fisiche per il naufragio della motonave Norman Atlantic, avvenuto nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, che causò la morte di 31 persone il ferimento di altri 64 passeggeri. Il Giudice per le udienze preliminari presso il Tribunale di Bari ha accolto la tesi rappresentata dall'Ente, ammettendone la costituzione come parte civile.

L'Ente portuale è stato rappresentato dall'avvocato Nicola Favia che ha esposto al Giudice il grave nocumento ricevuto dal porto di Bari e riscontrabile attraverso dati statistici incontrovertibili riferiti ai traffici portuali. Dal 14 febbraio 2015, infatti, il relitto della nave, in regime di sequestro, ha praticamente bloccato la banchina n. 12 del porto, un molo operativo e nevralgico per i traffici portuali.

Solo il 5 giugno dello scorso anno, l'AdSP MAM ottenne la possibilità di spostare la motonave Norman alla banchina n.30, meno operativa, ormeggiandola in sicurezza. Operazioni estremamente complesse che furono coordinate con grande successo dalla Capitaneria di Porto di Bari.

Abbiamo riscontrato, dati alla mano, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi - che la permanenza del relitto presso la banchina 12 ha provocato un calo del 38% del traffico crocieristico, con un notevole riverbero negativo per l'economia del territorio. Da quando abbiamo spostato la motonave, e ancora non è trascorso un anno, si evidenzia già una netta ripresa, il molo è tornato nella sua piena operatività. È giusto che il danno arrecato sia riconosciuto al porto e alla città.

Il GUP ha aggiornato il prosieguo dell'udienza preliminare al prossimo 29,30 e 31 ottobre 2019.



Totale giornalistic PugliaLive.net - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari
Direttore Responsabile - Nicola Morisco
Editore - Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.93385210724 - Bari

Entra in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi

Venerdì 24 maggio alle 16.00 arriva il primo treno straordinario GTS. Presente il direttore generale del MIT, Mauro Coletta

SCRITTO DA REDAZIONE

Brindisi-Venerdì 24 maggio alle ore 16.00 verrà inaugurata l'operatività del raccordo ferroviario di Costa Morena nel porto di Brindisi, in occasione dell'arrivo sul 1° binario del Fascio di Presa e Consegnà del primo treno straordinario di GTS. Si spalancano, quindi, nuovi importanti scenari per il porto di Brindisi che assume la connotazione di hub internazionale per la logistica integrata, a beneficio del tessuto produttivo connesso alla intermodalità e allo scambio delle merci. Proprio per inaugurare l'aumentata capacità logistica dello scalo portuale brindisino, sarà presente all'evento il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Mauro Coletta. Affidataria del servizio ferroviario, in ambito portuale, per la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena, è Mercitalia, Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane Spa a cui l'Autorità di Sistema Portuale ha assegnato in via sperimentale la concessione per il servizio. GTS, società pugliese leader nel trasporto intermodale delle merci, è stata la prima azienda, operante nel settore dell'intermodalità, a richiedere l'erogazione del servizio, con l'auspicio che ulteriori aziende, in particolare del territorio, possano cogliere la rilevante opportunità costituita dall'entrata in esercizio del raccordo. Questo il programma: Manovra di introduzione ; Lavorazione treno scarico UTI (unità di trasporto intermodale)+ ricarica UTI ; Manovra di estrazione treno ; Partenza treno da stazione di Brindisi ore 17:30. Accanto al Direttore Coletta, presenzieranno all'evento il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, il comandante della Capitaneria di Porto, C.P. (CV) Giovanni Canu, il presidente del Consorzio ASI, Domenico Bianco e Daniela Barreca di Confindustria Brindisi. I giornalisti che volessero seguire l'evento, potranno presentarsi alle ore 15.50 presso il varco di Costa Morena Est. Per evitare ritardi nella movimentazione del treno, i tempi saranno strettamente rispettati.



Il Nautilus

Bari

Il molo San Cataldo del porto di Bari si arricchisce di tre punti di ormeggio e di infrastrutture logistiche asservite alla sede logistica di Bari della Capitaneria di porto

Venerdì 24 maggio alle ore 11.00 la firma dell'accordo

SCRITTO DA REDAZIONE

Bari-Domani, venerdì 24 maggio alle ore 11.00 nella sede di Bari dell'AdSP MAM, p.le C. Colombo 1, il presidente Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Bari, Antonio Decaro e il comandante della Direzione Marittima Puglia e Basilicata Jonica, Contrammiraglio Giuseppe Meli, firmeranno un accordo per la realizzazione di tre punti di ormeggio nel porto di Bari (molo San Cataldo) per la lunghezza di circa 400 metri di banchina e la realizzazione di infrastrutture logistiche asservite alla sede logistica di Bari della Capitaneria di porto. Si tratta dello step successivo rispetto al protocollo d'intesa sottoscritto lo scorso anno attraverso il quale l'AdSP MAM aveva manifestato la propria disponibilità al trasferimento delle aree e degli specchi acquee interessati dagli interventi per la realizzazione, in località San Cataldo, di una banchina di ormeggio per le unità navali d'altura del Corpo delle Capitanerie di porto, nonché delle relative infrastrutture tecnico/logistiche di supporto. L'Ente portuale effettuerà la variante al Piano Regolatore Portuale, nonché i livelli di progettazione successivi; l'affidamento; la direzione dei lavori e il relativo collaudo. Tale configurazione consentirà, inoltre, la possibile creazione di spazi da dedicare al diporto, stante la significativa peculiarità dell'area di interfaccia con la città e la importante vocazione turistica dello scalo, in linea con quanto già sottoscritto e concordato nell'Accordo procedimentale sottoscritto pochi giorni fa con l'Amministrazione comunale di Bari.



Puglia Live

Bari

Entra in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi

Entra in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi: venerdì 24 maggio alle 16.00 arriva il primo treno straordinario GTS. Presente il direttore generale del MIT, Mauro Coletta. Venerdì 24 maggio alle ore 16.00 verrà inaugurata l'operatività del raccordo ferroviario di Costa Morena nel porto di Brindisi, in occasione dell'arrivo sul 1° binario del Fascio di Presa e Consegna del primo treno straordinario di GTS. Si spalancano, quindi, nuovi importanti scenari per il porto di Brindisi che assume la connotazione di hub internazionale per la logistica integrata, a beneficio del tessuto produttivo connesso alla intermodalità e allo scambio delle merci. Proprio per inaugurare l'aumentata capacità logistica dello scalo portuale brindisino, sarà presente all'evento il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Mauro Coletta. Affidataria del servizio ferroviario, in ambito portuale, per la movimentazione dei carri ferroviari sui binari contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena, è Mercitalia, Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane Spa a cui l'Autorità di Sistema Portuale ha assegnato in via sperimentale la concessione per il servizio. GTS, società pugliese leader nel trasporto intermodale delle merci, è stata la prima azienda, operante nel settore dell'intermodalità, a richiedere l'erogazione del servizio, con l'auspicio che ulteriori aziende, in particolare del territorio, possano cogliere la rilevante opportunità costituita dall'entrata in esercizio del raccordo. Questo il programma: Manovra di introduzione ; Lavorazione treno scarico UTI (unità di trasporto intermodale)+ ricarico UTI ; Manovra di estrazione treno ; Partenza treno da stazione di Brindisi ore 17:30. Accanto al Direttore Coletta, presenzieranno all'evento il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, il comandante della Capitaneria di Porto, C.P. (CV) Giovanni Canu, il presidente del Consorzio ASI, Domenico Bianco e Daniela Barreca di Confindustria Brindisi. I giornalisti che volessero seguire l'evento, potranno presentarsi alle ore 15.50 presso il varco di Costa Morena Est. Per evitare ritardi nella movimentazione del treno, i tempi saranno strettamente rispettati.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie. [Ulteriori info](#)

Entra in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi
23/05/2019

Entra in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi: venerdì 24 maggio alle 16.00 arriva il primo treno straordinario GTS. Presente il direttore generale del MIT, Mauro Coletta.

Venerdì 24 maggio alle ore 16.00 verrà inaugurata l'operatività del raccordo ferroviario di Costa Morena nel porto di Brindisi, in occasione dell'arrivo sul 1° binario del "Fascio di Presa e Consegna" del primo treno straordinario di GTS.

Si spalancano, quindi, nuovi importanti scenari per il porto di Brindisi che assume la connotazione di hub internazionale per la logistica integrata, a beneficio del tessuto produttivo connesso alla intermodalità e allo scambio delle merci. Proprio per inaugurare l'aumentata capacità logistica dello scalo portuale brindisino, sarà presente all'evento il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Mauro Coletta.

Affidataria del servizio ferroviario, in ambito portuale, per la movimentazione dei carri ferroviari sui binari contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena, è Mercitalia, Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane Spa a cui l'Autorità di Sistema Portuale ha assegnato in via sperimentale la concessione per il servizio.

GTS, società pugliese leader nel trasporto intermodale delle merci, è stata la prima azienda, operante nel settore dell'intermodalità, a richiedere l'erogazione del servizio, con l'auspicio che ulteriori aziende, in particolare del territorio, possano cogliere la rilevante opportunità costituita dall'entrata in esercizio del raccordo.

Questo il programma:

- Manovra di introduzione ; Lavorazione treno scarico UTI (unità di trasporto intermodale)+ ricarico UTI ;
- Manovra di estrazione treno ;
- Partenza treno da stazione di Brindisi ore 17:30.

Accanto al Direttore Coletta, presenzieranno all'evento il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, il comandante della Capitaneria di Porto, C.P. (CV) Giovanni Canu, il presidente del Consorzio ASI, Domenico Bianco e Daniela Barreca di Confindustria Brindisi.

I giornalisti che volessero seguire l'evento, potranno presentarsi alle ore 15.50 presso il varco di Costa Morena Est. Per evitare ritardi nella movimentazione del treno, i tempi saranno strettamente rispettati.

CONGRATULAZIONI! 1.000.000th visitor! Non è uno scherzo!
ONLINE: 23/05/2019 16:34 il nostro sistema random ti ha
scelto come possibile vincitore esclusivo di un buono Coniad di
500€

Toscana giornalistica Pugliativo.net - Reg. n.3/2007 del 13/01/2007 Tribunale di Bari
Direttore Responsabile - Nicola Morisco
Editore - Associazione Culturale Pugliativo - codice fiscale n.93385210724 - Reg.A.8135 del 25/05/2010

Patroni Griffi, scontro pm-gip Nuova udienza al Riesame

Il 31 maggio si tornerà a discutere della richiesta di arresto

ROBERTA GRASSI

Udienza fissata: il 31 maggio prossimo dinanzi al Tribunale del Riesame di Lecce si tornerà a discutere della richiesta di arresto (rigettata) del presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e del dirigente della stessa authority, Francesco Di Leverano.

A invocare una misura cautelare (domiciliari o in subordine sospensione dal servizio per un anno) è stato il pm di Brindisi Raffaele Casto. A bocciare l' istanza, invece, il gip di Brindisi Stefania De Angelis. La procura ha deciso tuttavia di insistere, appellando al Riesame la decisione del giudice. I reati contestati sono il concorso in frode nelle pubbliche forniture (per Di Leverano) e il falso in atto pubblico per induzione (per Patroni Griffi). Al primo viene contestato di non aver vigilato sul rispetto del capitolato per l' esecuzione dei lavori sulla strada ex Sisri. Il secondo è accusato invece di aver indotto il Comune, all' epoca amministrato dal commissario straordinario Santi Giuffrè a revocare una ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via Del mare, un tratto di strada che costeggia il seno di Levante, a seguito di una transazione che prevedeva l' esecuzione di alcune opere e la rinuncia al contenzioso amministrativo che in una fase iniziale aveva visto soccombere l' ente municipale. L' Autorità portuale aveva infatti ottenuto la sospensiva dell' ordinanza emessa.

Si sono celebrate in tutto quattro udienze. Le difese sono sostenute dagli avvocati Amilcare Tana, Vito Epifani, Luciano Marchianò e Carlo Enrico Paliero. Nell' ultimo appuntamento in aula è emersa una incompatibilità di un componente del collegio giudicante, rispetto a decreti di intercettazioni firmati a Brindisi, che ha portato all' astensione dello stesso giudice e alla sua sostituzione. In tutto sono 13 gli indagati: Oltre a Patroni Griffi e Di Leverano, gli indagati sono Mariangela Danzi, Gaetano Giordano, Gianluca Fischetto, Maria Pia Fischetto, Antonio Iaia, Antonella Antonazzo, Teodoro Indini, Aldo Tanzarella, Salvatore Giuffrè, Giuseppe Salvatore Alemanno.

L' inchiesta di cui si parla è quella che riguarda il porto di Brindisi e più nello specifico alcuni presunti abusi edilizi che sarebbero stati compiuti nella realizzazione di alcune opere. Due sono stati i provvedimenti di sequestro eseguiti durante le indagini, delegate ai militari del nucleo di polizia tributaria della guardia di finanza di Brindisi. Nell' agosto scorso furono posti sotto chiave la strada ex Sisri e alcune tettoie.

Poi, successivamente la recinzione di via del Mare e i gabbioni dei varchi doganali. In parte vi è stato dissequestro, deciso dal Riesame di Brindisi.

Si torna in Tribunale, ora, per discutere di misure personali.

In qualsiasi caso, perché il verdetto dei magistrati leccesi sia esecutivo, bisognerà attendere comunque il pronunciamento della Corte di Cassazione.

L' AUSPICIO L' arrivo del convoglio è previsto per le 16, dopo di che i vagoni verranno prima scaricati e poi nuovamente caricati prima della ripartenza LE DIRETTRICI

Binari a Costa Morena e piattaforma intermodale Oggi arriva il primo treno

Che altre aziende colgano l' opportunità di sviluppo Verso l' Europa del nord E anche la Gran Bretagna Entra in funzione il raccordo ferroviario Gts è per ora l' unico operatore ad usarlo

Entra finalmente in funzione il raccordo ferroviario di Costa Morena, nel porto di Brindisi. Oggi pomeriggio, infatti, è atteso per le 16 il primo treno straordinario Gts.

L' azienda, infatti, punta a collegare lo scalo brindisino, attraverso la nuova piattaforma intermodale, al resto d' Italia e d' Europa. Gts è un' azienda barese che dal 1977 ha fatto proprio l' obiettivo di ridurre il trasporto di merci su strada, diventando negli anni il quarto gruppo ferroviario del Paese.

E proprio oggi pomeriggio verrà inaugurata l' operatività del raccordo ferroviario di Costa Morena, in occasione dell' arrivo sul primo binario del fascio di presa e consegna del primo treno straordinario di Gts.

Si spalancano, quindi, nuovi ed importanti scenari per il porto di Brindisi che, in questo modo, punta ad assumere la connotazione di hub internazionale per la logistica integrata, a beneficio del tessuto produttivo connesso alla intermodalità e allo scambio delle merci. Che grazie a questo collegamento potranno raggiungere in tempi brevi Nord Italia, Nord Europa e finanche il Regno Unito.

Un' occasione notevole per lo scalo marittimo ma anche per le realtà produttive del territorio.

Proprio per inaugurare l' aumentata capacità logistica dello scalo portuale brindisino, sarà presente all' evento il direttore generale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mauro Coletta.

Affidataria del servizio ferroviario, in ambito portuale, per la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena, è Mercitalia, Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci, controllata al cento per cento da Ferrovie dello Stato Italiane Spa a cui l' Autorità di sistema portuale ha assegnato in via sperimentale la concessione per il servizio.

Gts invece, società pugliese leader nel trasporto intermodale delle merci, è stata la prima azienda, operante nel settore dell' intermodalità, a richiedere l' erogazione del servizio. Ma l' auspicio dell' Authority, oltre che di tutto il mondo produttivo locale, è che ulteriori aziende, in particolare del territorio, possano cogliere la rilevante opportunità costituita dall' entrata in esercizio del raccordo.

Il treno, una volta arrivato, come detto alle 16, sarà prima scaricato della merce che trasporta e poi nuovamente caricato con altri colli. Dopo di che, ripartirà in direzione nord intorno alle 17.30.

All' arrivo del primo treno assisteranno, oltre al direttore generale del ministero delle Infrastrutture, il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Brindisi Riccardo Rossi, il comandante della Capitaneria di porto Giovanni Canu, il presidente del consorzio Asi Domenico Bianco e Daniela Barreca in rappresentanza di Confindustria Brindisi.

BRINDISI CRONACA

IL PORTICCIOLO

Marina: sospensiva lampo

Ma la partita non è chiusa

Il Tar stoppa tutto in attesa di chiarire la competenza territoriale

La decisione

La battaglia

«I gatti già fuori»

Binari a Costa Morena e piattaforma intermodale Oggi arriva il primo treno

Entra in funzione il raccordo ferroviario Gts è per ora l' unico operatore ad usarlo

Alla cerimonia ci sarà il direttore del ministero dei Trasporti

L'obiettivo è creare a Brindisi un hub logistico internazionale

Informazioni Marittime

Brindisi

Nuovo servizio Interporto di Bologna-Brindisi

Joint tra il polo emiliano e GTS per un collegamento-test settimanale

Interporto di Bologna e l'operatore logistico GTS hanno avviato dei primi treni test che dal polo emiliano sono diretti a Brindisi. Si parte giovedì con arrivo venerdì e ripartenza il giorno stesso, in serata. Il treno verrà attestato presso il terminal di Costa Morena Est, dove l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale ha recentemente completato i lavori di ampliamento. «Il treno - spiega una nota di Interporto di Bologna - avrà la possibilità di imbarcare merce con origine destino sul territorio oltre che connettersi con i numerosi servizi navali che si attestano sul porto».



attesa di essere ricollocati.

La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Portuali sul piede di guerra un sit-in all' Isola Bianca

Presidio in contemporanea con lo sciopero nazionale per il rinnovo dei contratti La segreteria Filt-Cgil: «Settore vulnerabile, il futuro dei lavoratori è a rischio»

OLBIA Anche i lavoratori del porto dell' Isola Bianca aderiscono alla protesta nazionale contro il mancato rinnovo del contratto nazionale. Ieri mattina hanno organizzato un sit-in per tenere alta l' attenzione su una vertenza di vitale importanza per il settore. «La portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del contratto dei porti non rappresenta solo la distanza tra le diverse sensibilità delle parti in causa ma l' avvio del tentativo di destrutturare, pezzo dopo pezzo, l' attuale sistema di regole vigente nei porti - spiega il segretario della Filt Cgil, Sergio Prontu -. La totale assenza di una regia da parte del ministero delle Infrastrutture sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune, alla mercé delle compagnie armatoriali che hanno conquistato gran parte dei terminal italiani esponendo i nostri porti e i lavoratori portuali a grandi incertezze». Il sindacato sottolinea la grande preoccupazione all' interno della categoria. «Temiamo per l' automazione delle operazioni portuali, il progressivo e inesorabile invecchiamento dei lavoratori, la loro inevitabile usura». La Filt Cgil punta il dito contro il Governo. «Riteniamo complice il silenzio del Governo, riluttante ad ogni richiesta di incontro con le organizzazioni sindacali, e del ministero competente, per niente vigile sulle tante irregolarità registrate nella gestione e nella applicazione della norma di molte Autorità di sistema portuale». Per i sindacati il settore del lavoro portuale è ad altissimo rischio a causa di tantissime emergenze.

«Il controllo superficiale dei criteri autorizzativi del mercato delle imprese, la scarsa vigilanza sui requisiti minimi nel mercato del lavoro e sull' autoproduzione delle operazioni portuali - aggiunge Prontu -, la gestione delle autorizzazioni/concessioni, la destrutturazione degli uffici del lavoro portuale nelle Autorità portuali e la modifica della loro natura giuridica sono alcuni degli altri temi oggetto di palesi violazioni della norma e di interpretazioni soggettive che anziché mettere a frutto le enormi potenzialità del nostro Paese, di fatto, lo stanno condannando all' arretramento. I lavoratori dei porti hanno ben chiaro quali siano i problemi legati allo stallo del rinnovo del contratto e quindi si oppongono a qualsiasi ipotesi di snaturare la funzionalità dei porti. Non intraprendere questa battaglia significherebbe abbandonare la "mission" dell' interesse generale della portualità. Non accettiamo che venga scaricato sui lavoratori il peso della "insipienza" politica e istituzionale né la volontà di privatizzare i profitti e accollare i debiti sulla collettività. Pretendiamo un contratto che ridia potere d' acquisto ai lavoratori e risponda alle esigenze della portualità».

(m.b.)



La Nuova Sardegna

Cagliari

polemica con il mit

Portuali sardi in agitazione: «Il ministero rinnovi i contratti»

CAGLIARI Lo stallo della trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale ha prodotto il primo sciopero di 24 ore della portualità del 2019 indetto per oggi da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

Anche i lavoratori del porto di Cagliari hanno partecipato con un presidio davanti alla sede dell' Authority. Secondo i sindacati sardi "la portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del Ccnl dei porti rappresenta l' avvio del tentativo di destrutturare l' attuale sistema di regole vigente nei porti italiani.

La totale assenza di una regia da parte del Mit sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune alla mercé delle compagnie armatoriali. Occorre che il Mit - concludono -, di concerto con le Autorità di sistema e con le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell' organico porto». Toninelli, ieri a Livorno per Espo 2019 ha risposto: « L' Italia deve tornare a essere centrale nella portualità europea. Abbiamo importanti margini di crescita che dobbiamo cogliere».

VERTENZA LATTE
Gli industriali e i consorzi: sfiorati i tetti di produzione
Ultime audizioni in commissione attività produttive del Consiglio regionale
Politta, Pecorino romano: il mercato può sostenere 20mila quintali al mese

Dal governo via libera per i bovini da carne
Colivretti: il decreto emergenza agricoltura annulla i limiti alla movimentazione per la lingua blu

Confidi. Garanzia etica è in salute
L'assemblea dei soci approva il bilancio. Conferma della leadership in Sardegna

POLEMICA CON IL MIT
Portuali sardi in agitazione: «Il ministero rinnovi i contratti»

Porti: sciopero e presidio a Cagliari davanti Authority

Sindacati, "stallo nel negoziato su contratto. Mit intervenga"

(ANSA) - CAGLIARI, 23 MAG - Anche i lavoratori del porto di Cagliari partecipano, con un presidio sino alle 13 davanti alla sede dell' Autorità portuale, allo sciopero nazionale di 24 ore, proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per protestare contro il mancato rinnovo del contratto collettivo e la progressiva destrutturazione del settore. Secondo i sindacati "la portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del Ccnl dei porti rappresenta l' avvio del tentativo di destrutturare pezzo dopo pezzo l' attuale sistema regolatorio vigente nei porti italiani. La totale assenza di una regia da parte del Mit - proseguono - sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune, alla mercé delle compagnie armatoriali. Occorre che il MIT, di concerto con le Autorità di sistema e con le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell' organico porto".

Stallo sul contratto, i portuali scioperano

Toninelli, i porti ha ruolo centrale per l'Italia

Lo stallo della trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale ha prodotto il primo sciopero di 24 ore della portualità del 2019 indetto per oggi da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Uno sciopero che vede come perno centrale Genova e i suoi 'camalli' che stamani prima hanno organizzato un presidio a ponte Etiopia, il principale varco di accesso dello scalo genovese e un corteo fino a palazzo San Giorgio sede dell'autorità di sistema portuale. "Qualcuno vorrebbe stracciare il contratto nazionale per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando una giungla" spiega Davide Traverso, Fit Cisl Liguria. Enrico Poggi, segretario Filt Cgil ricorda come "di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli delle conseguenze e della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale". Un'altra delle battaglie al centro della protesta è quella contro l'autoproduzione, cioè l'utilizzo dei marittimi al posto dei portuali per operazioni di rizzaggio/derizzaggio, un tipo di attività - spiega Duilio Salvo, Uiltrasporti - che crea dumping nel lavoro portuale e grave rischio per la sicurezza". Secondo i segretari nazionali della Filt Cgil Natale Colombo, della Fit Cisl Maurizio Diamante e della Uiltrasporti Marco Odone l'adesione dei portuali italiani è stata altissima e "amplissima" la partecipazione ai presidi e alle manifestazioni organizzate da ogni porto italiano. "Manifestare apertamente e attraverso la voce dei lavoratori" è "un'azione importante e utile". Anche i lavoratori del porto di Cagliari hanno partecipato con un presidio davanti alla sede dell'Authority. Secondo i sindacati sardi "la portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del Ccnl dei porti rappresenta l'avvio del tentativo di destrutturare l'attuale sistema di regole vigente nei porti italiani. La totale assenza di una regia da parte del Mit sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune alla mercé delle compagnie armatoriali. Occorre che il Mit - concludono -, di concerto con le Autorità di sistema e con le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell'organico porto". Risponde il ministro dei trasporti Toninelli, oggi a Livorno per Espo 2019, conclave dei porti europei. "L'Italia - ha detto - deve tornare a essere centrale nella portualità europea. Abbiamo importanti margini di crescita che dobbiamo cogliere ed è fondamentale che l'incontro oggi si tenga in Italia, a dimostrazione della centralità dell'Italia". Per Toninelli "si può fare di più in Europa. Si possono impegnare più fondi europei anche perché il trasporto via mare non riguarda solo le merci. La peculiarità dell'Italia riguarda anche tantissimi passeggeri, 37 milioni di persone che si sono spostate via mare solo nel 2018, e dobbiamo puntare tanto e fare sistema, fare squadra tra tutti gli interlocutori sia europei che italiani". (ANSA).

ANSA
Mare

Stallo sul contratto, i portuali scioperano
Toninelli, i porti ha ruolo centrale per l'Italia
11 maggio, 08:42

Lo stallo della trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale ha prodotto il primo sciopero di 24 ore della portualità del 2019 indetto per oggi da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Uno sciopero che vede come perno centrale Genova e i suoi 'camalli' che stamani prima hanno organizzato un presidio a ponte Etiopia, il principale varco di accesso dello scalo genovese e un corteo fino a palazzo San Giorgio sede dell'autorità di sistema portuale. "Qualcuno vorrebbe stracciare il contratto nazionale per potersi fare gli affari suoi e soprattutto per abbassare il costo del lavoro creando una giungla" spiega Davide Traverso, Fit Cisl Liguria. Enrico Poggi, segretario Filt Cgil ricorda come "di fronte alle innovazioni tecnologiche abbiamo chiesto di mettere un articolo che parli delle conseguenze e della salvaguardia del lavoro con anche la creazione di un fondo ad hoc mentre ci è stato risposto che si tratta di organizzazione aziendale". Un'altra delle battaglie al centro della protesta è quella contro l'autoproduzione, cioè l'utilizzo dei marittimi al posto dei portuali per operazioni di rizzaggio/derizzaggio, un tipo di attività - spiega Duilio Salvo, Uiltrasporti - che crea dumping nel lavoro portuale e grave rischio per la sicurezza". Secondo i segretari nazionali della Filt Cgil Natale Colombo, della Fit Cisl Maurizio Diamante e della Uiltrasporti Marco Odone l'adesione dei portuali italiani è stata altissima e "amplissima" la partecipazione ai presidi e alle manifestazioni organizzate da ogni porto italiano. "Manifestare apertamente e attraverso la voce dei lavoratori" è "un'azione importante e utile". Anche i lavoratori del porto di Cagliari hanno partecipato con un presidio davanti alla sede dell'Authority. Secondo i sindacati sardi "la portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del Ccnl dei porti rappresenta l'avvio del tentativo di destrutturare l'attuale sistema di regole vigente nei porti italiani. La totale assenza di una regia da parte del Mit sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune alla mercé delle compagnie armatoriali. Occorre che il Mit - concludono -, di concerto con le Autorità di sistema e con le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell'organico porto". Risponde il ministro dei trasporti Toninelli, oggi a Livorno per Espo 2019, conclave dei porti europei. "L'Italia - ha detto - deve tornare a essere centrale nella portualità europea. Abbiamo importanti margini di crescita che dobbiamo cogliere ed è fondamentale che l'incontro oggi si tenga in

ANSAVoggiArt
Blue Revolution
PREVISIONI METEO - MARINE
1530
FORNITURE

www.ansa.net
www.confarma.it
www.assport.it
www.riccardiani.it
www.federpesca.net
www.federstomabismare.it
www.ita.org
www.garbiacostiera.it
www.asslogistica.it
www.federagipiti.it
www.academiamaritimercante.it
www.costacrociera.it
www.rystarlibera.it
www.asscrociera.it
www.federavel.it
www.nabepoli.it
www.nelly.it
ASSONAT
FEDERLINEA

"Trattativa sui nuovi contratti bloccata". Presidio lavoratori al porto di Cagliari

Anche i lavoratori del porto di Cagliari partecipano, con un presidio fino alle 13 davanti alla sede dell' Autorità portuale, allo sciopero nazionale di 24 ore, proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per protestare contro il mancato rinnovo del contratto collettivo e la progressiva destrutturazione del settore. Secondo i sindacati "la portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del Ccnl dei porti rappresenta l' avvio del tentativo di destrutturare pezzo dopo pezzo l' attuale sistema regolatorio vigente nei porti italiani. La totale assenza di una regia da parte del Ministero dei Trasporti - proseguono - sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune, alla mercé delle compagnie armatoriali. Occorre che il Ministero, di concerto con le Autorità di sistema e con le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell' organico porto".

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there's a navigation bar with 'CHI SIAMO', 'PRIVACY', and 'COOKIE'. The main headline reads: **"Trattativa sui nuovi contratti bloccata". Presidio lavoratori al porto di Cagliari**. Below the headline, it says "23 maggio 2019" and "Economia, la evidenza 11". The article text is partially visible, starting with "Anche i lavoratori del porto di Cagliari partecipano...". To the right of the article, there are several advertisements: "nivea", "ELEGANZA A NOLEGGIO", "AZIENDALI LA QUALITÀ VI STUPIRÀ", "ACENTRO", "Muoviamoci con intelligenza", and "I VINI AGRIPUNICA LA SARDEGNA NEL MONDO".

L'Unione Sarda

Cagliari

La novità. L'arrivo del Crescent (da 600 milioni di dollari) apre una nuova era

Barche extra lusso in via Roma

La sfida futura dello scalo: da un lato i cantieri dall'altro gli yacht

Da prua a poppa la distanza è di 135 metri e mezzo: un'ottantina in meno rispetto alla media dei traghetti Tirrenia, che però ospitano a bordo 2.200 persone. Il Crescent no: è un megayacht tutto dedicato al suo misteriosissimo proprietario (probabilmente uno sceicco arabo, proprietario occulto della società armatrice registrata nel Regno Unito), oltre che ai 57 componenti dell'equipaggio. Nella classifica dei cento yacht più grandi del mondo occupa la quindicesima posizione e al porto di via Roma, ieri sera, è giunto con il suo contenuto di circa un milione di euro. È ciò che il proprietario del Crescent sta portando alla città, considerato che spenderà una cifra del genere per "bunkeraggio" (rifornimento di carburante) e lavori di manutenzione a bordo. Considerato che è una "bagnarola" da 600 milioni di dollari (più il costo degli arredi interni), si ha un'idea delle proporzioni. Difficilissimo avvicinarsi al mega yacht, che per 24 ore ha dovuto attendere la partenza di una nave merci e di una da crociera per poter trovare posto al molo Sabauda: le guardie tengono ben lontano i curiosi, che già da martedì avevano notato la nave alla fonda davanti a Capo Sant'Elia. Il "nuovo" porto Oltre che denaro da spendere nell'indotto (per un mese, tra l'altro, si dovrà fare la spesa in città per 57 imbarcati), il Crescent rappresenta il capitolo 1 della rivoluzione del porto di via Roma, che per volontà dell'Autorità di sistema portuale dovrà diventare uno scalo dedicato alle grandi navi da diporto: come Porto Cervo, insomma, ma molto più grande e (si spera) con arrivi più costanti in tutte le stagioni dell'anno, non soltanto d'estate. Le navi merci se ne andranno presto al Porto industriale, e in via Roma dovremmo presto vedere soltanto le grandi imbarcazioni di chi, come il misterioso proprietario del Crescent, non vive esattamente di stipendio e, anzi, ne paga tutti i mesi una sessantina a bordo. L'Autorità portuale «Lo scalo del mega yacht, che sosterrà qui per un mese», spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale, è un segnale chiaro per il porto di Cagliari. È una realtà in posizione strategica nel Mediterraneo, capace di attrarre un'ampia domanda da parte della nautica in particolare del lusso, sempre alla ricerca di porti sicuri e ben attrezzati». Per il presidente dell'Autorità di sistema portuale Deiana, i tempi sono ormai maturi per far fare il grande salto allo scalo di via Roma, una risorsa ancora non pienamente sfruttata dalla città. «L'arrivo del Crescent con il suo valore aggiunto di denaro che sarà speso qui nel corso di un mese», sottolinea Deiana, «è la dimostrazione che è necessario, e non prorogabile, garantire la presenza di cantieri navali a Cagliari. Il distretto cantieristico dev'essere in grado di rispondere alle esigenze di questo tipo di traffico». Quello "danaroso", per intendersi, ma questo Deiana non lo dice apertamente. Lunedì il primo passo La Crescent giunge nello scalo di via Roma a pochi giorni dalla conferenza dei servizi indetta proprio dall'Autorità di sistema portuale. L'incontro con tutti i soggetti interessati, pubblici e privati, si svolgerà lunedì e avrà l'obiettivo di sbloccare, anzi avviare, gli interventi strutturali nell'avamposto di Levante del Porto industriale. È proprio lo spazio in cui Massimo Deiana ha deciso che sarà «destinato definitivamente a polo della cantieristica navale». Perché le barche (in realtà, navi) che costano tanto, hanno bisogno di lavori che costano tanto. E ci si guadagna tanto, anche in termini di posti di lavoro. Con i cantieri, la città che diventerebbe conosciuta nel mondo della nautica di lusso, con una nuova ricchezza destinata a crescere. Crescent è la prima barca della nuova era: anche con la superstizione siamo a posto. Luigi Almiento.

Immagine
non disponibile

AdSP Mare di Sardegna: incontro a Cadice tra Massimo Deiana e Teofila Martinez Saiz

(FERPRESS) - Cagliari, 23 MAG - Strategie comuni per favorire i traffici marittimi nel Sud Europa e contrastare la concorrenza agguerrita dei porti del Nord Africa. Sono alcuni degli argomenti principali dell'incontro tra il Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, e la Presidentessa dell'Autorità Portuale della Baia di Cadice, Teofila Martinez Saiz. Lo scorso fine settimana, nell'ambito del primo Congresso Internazionale del Diritto Marittimo, tenutosi nella città portuale iberica e promosso dall'Università di Cadice e dalla stessa Autorità Portuale locale, i vertici dei due Enti, con un incontro dedicato, hanno avviato una prima e fattiva interlocuzione sulle più attuali questioni inerenti allo shipping internazionale. Tra queste, appunto, la concorrenza degli scali dell'area nord africana, sempre più attrattori di investimenti da parte delle multinazionali della logistica e del transshipment. Un fattore che, da qualche anno, forte del basso costo del lavoro, di regolamentazioni interne meno stringenti rispetto a quelle dell'Unione Europea e di una posizione di interlining (incroci di rotte marittime) favorevole agli scambi commerciali, condiziona pesantemente le dinamiche dei traffici marittimi con la conseguente delocalizzazione dei principali terminal container dall'area centro mediterranea verso quella della sponda sud. Su questa sfida, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale sarda e la collega spagnola hanno trovato piena condivisione nel sostenere una strategia comune che coinvolga a breve altre Port Authorities del Sud Europa, con l'obiettivo di riportare l'attenzione dell'UE sulla sempre più delicata tematica della competizione nei traffici marittimi. Ma, soprattutto, a porre in essere le necessarie contromisure per consentire, anche attraverso una revisione del quadro normativo, un incremento di competitività (specialmente nell'infrastrutturazione), una maggiore armonizzazione delle procedure e, di conseguenza, la messa in campo di una vera azione di contrasto alla concorrenza agguerrita dei player nord africani. "L'incontro con la collega Teofila Martinez Saiz - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - è un buon punto di partenza per fare massa critica e spingere l'UE a rivedere alcune posizioni sulla portualità, specialmente su quella del Mediterraneo. È evidente che ci troviamo di fronte ad una concorrenza aggressiva che, forte di regole meno ferree e costo del lavoro ridotto, sta minando lentamente l'appetibilità dei nostri scali. Solo con un'azione congiunta tra le varie realtà portuali ed una pressione decisa nei tavoli europei si possono porre in atto politiche atte ad abbattere una burocrazia che asfissia i porti del Southern Range e mettere in campo azioni concrete di rilancio del trasporto marittimo e degli investimenti dei principali player di settore nei nostri porti".

La Sicilia

Catania

Sit in davanti alla sede dell' autorità del porto

Mancato rinnovo del contratto sciopero del 90% dei portuali

Adesione del 90% per lo sciopero di 24 ore dei portuali a Catania, con attività rallentate e che hanno scoperto ancora di più il nervo sulle criticità dello scalo marittimo etneo.

Lo sciopero, indetto a livello nazionale di Fit Cisl, Filt Cgil e Uil trasporti per il mancato rinnovo del contratto, per contrastare l' autoproduzione e chiedere più sicurezza, è stato effettuato con un sit in di due ore di una cinquantina di lavoratori davanti alla sede dell' autorità di Sistema portuale della Sicilia orientale.

Il porto di Catania viaggia a due velocità: se da una parte è stato raddoppiato il traffico merci, triplicato quello crocieristico con un' attività incessante del presidente Andrea Annunziata per far accreditare lo scalo etneo a livello mondiale, dall' altra le contraddizioni non mancano. Dal ritardo cronico per la realizzazione del waterfront e della nuova stazione marittima alla recente "scoperta" della mai effettuata assegnazione delle banchine ai pescherecci che, alcuni anche da 50 anni, qui lavorano, alla mancanza di servizi essenziali come acqua potabile e servizi igienici sino, al non adeguato organico dell' **AdSP** per il quale "entro fine anno speriamo di bandire i concorsi - conferma il presidente Andrea Annunziata- eliminando raccomandazioni varie e assumendo solo personale qualificato che non rallenti pratiche e lavori. Attraiamo nuovi vettori è vero, ma l' infrastruttura deve essere adeguata, il governo nazionale dovrebbe prestare più attenzione".

Poi ci sono i circa 250 portuali che vedono nell' autoproduzione, ovvero il carico e scarico effettuato dai marittimi, il pericolo maggiore per il posto di lavoro. "Abbiamo la Grimaldi che già la fa - denuncia Alessandro Grasso, Filt Cgil - e nessuno interviene. Così come sulla sicurezza, in queste ore chi non ha aderito allo sciopero è costretto a turni anche di 12 ore. L' **AdsP** è latitante».

Maria Elena Quaiotti.

IL DISSESTO. IERI LA PROTESTA DEI SINDACATI CONTRO L'IMMOBILISMO DI STATO E REGIONE

«L'Italia si è dimenticata di Catania il rischio è una situazione esplosiva»

Pogliese incontra i manifestanti: «Reperiti i fondi, sino a luglio stipendi garantiti»

L'Inchiesta
Domani studi aperti per svelare l'architettura

SIT IN DAVANTI ALLA SEDE DELL'AUTORITÀ DEL PORTO
Mancato rinnovo del contratto sciopero del 90% dei portuali

CALTA SODDISFAZIONE DEI SINDACATI PER L'INTESA RACCOMANDA
Accordo di mobilità per addetti Sma «Chiusura positiva per i lavoratori»

Catania Today

Catania

Lavoratori portuali, protesta a Catania: il 24 maggio lo sciopero nazionale

La protesta si svolge nell' ambito della prima giornata di mobilitazione nazionale dei lavoratori dei porti e dello sciopero nazionale di 24 ore del 24 maggio proclamato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti

Sit in dei lavoratori portuali oggi dalle ore 12 alle ore 14, di fronte alla sede dell' Autorità di sistema al Porto di Catania. La protesta si svolge nell' ambito della prima giornata di mobilitazione nazionale dei lavoratori dei porti, fissata per il 23 maggio 2019 e dello sciopero nazionale di 24 ore del 24 maggio proclamato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Nel documento ufficiale dei sindacati si parla di "strategia che ci appare chiara, rivolta a ricavare tagli di costi lungo le filiere di trasporto a spese dei lavoratori dei porti e delle condizioni di lavoro e di sicurezza. Il tutto ratificato dal 'silenzio assenso' del Governo e del Ministero competente che, oltre ad eludere ogni richiesta di confronto dei sindacati, sembra perseguire obiettivi disarticolati e dettati più da una strategia rivolta a destrutturare il sistema di regole in essere. Vengono trascurati, di fatto, i molti problemi che vanno periodicamente ad incrementarsi a causa di una gestione contraria alla logica di sistema Paese, quindi contraria a perseguire l' interesse generale, adottata da molti Presidenti di **AdSP** (autorità di sistema portuale), ancora riluttanti a svolgere il loro ruolo di garanti del funzionamento e la redditività delle infrastrutture pubbliche secondo la normativa vigente novata nel 2017".

CATANIA TODAY Cronaca

Lavoratori portuali, protesta a Catania: il 24 maggio lo sciopero nazionale

La protesta si svolge nell'ambito della prima giornata di mobilitazione nazionale dei lavoratori dei porti e dello sciopero nazionale di 24 ore del 24 maggio proclamato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti

Redazione 23 maggio 2019 08:54

I più letti di oggi

- L'ultimo culturale dopo la visita alla moglie ucraina
- Melafianco, maroniti in un gruppo 100 chili di malpensa armata coliere
- San Giovanni La Punta, fatto aggravo arrestato un-42bora
- Pugliese scrive al Premier Conte: "Rivolgermi agli organi per Catania non è bastato"

unicef

Si in dei lavoratori portuali oggi dalle ore 12 alle ore 14, di fronte alla sede dell'Autorità di sistema al Porto di Catania. La protesta si svolge nell'ambito della prima giornata di mobilitazione nazionale dei lavoratori dei porti, fissata per il 23 maggio 2019 e dello sciopero nazionale di 24 ore del 24 maggio proclamato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti.

Nel documento ufficiale dei sindacati si parla di "strategia che ci appare chiara, rivolta a ricavare tagli di costi lungo le filiere di trasporto a spese dei lavoratori dei porti e delle condizioni di lavoro e di sicurezza. Il tutto ratificato dal 'silenzio assenso' del Governo e del Ministero competente che, oltre ad eludere ogni richiesta di confronto dei sindacati, sembra perseguire obiettivi disarticolati e dettati più da una strategia rivolta a destrutturare il sistema di regole in essere.

Porti: Fit, Filt, Uilt, altissima adesione sciopero. Rinnovo contratto è priorità irrinunciabile

(FERPRESS) - Roma, 23 MAG - "E' altissima l' adesione allo sciopero di 24 ore dei lavoratori portuali ed è ampissima la partecipazione ai presidi e alle manifestazioni organizzate da ogni porto". Ne danno notizia i segretari nazionali della Filt Cgil Natale Colombo, della Fit Cisl Maurizio Diamante e della Uiltrasporti Marco Odone sull' andamento della protesta organizzata per l' intera giornata in tutti gli scali del Paese, spiegando che "è un' azione importante e utile manifestare apertamente ed attraverso la voce dei lavoratori la fase di stallo del rinnovo contrattuale". Per Colombo, Diamante ed Odone infine "il contratto e la necessità di adeguarlo ai nuovi bisogni e le regole necessarie a salvaguardare l' occupazione e la professionalità del lavoro portuale restano punti irrinunciabili per il sindacato".



Avanti tutta verso il nuovo mondo

di Danilo Toninelli

Pubblichiamo l'intervento che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha tenuto stamani all'Espo Conference, il conclave dei porti europei in corso di svolgimento a Livorno. Buongiorno a tutti, Ringrazio prima di tutto ESPO, l'Organizzazione dei Porti Europei, per aver scelto di organizzare nel nostro Paese e in un porto come Livorno la sua Conferenza Annuale. Si tratta di uno tra gli eventi più prestigiosi sul tema della portualità e la scelta di Livorno conferma l'interesse di un Paese come l'Italia a discutere e confrontarsi sui temi cardine della conferenza. Ringrazio le Autorità presenti e gli autorevoli relatori che in questa mattinata di riflessione ed analisi hanno contribuito a delineare un quadro globale sulle prospettive dello shipping, della portualità e della logistica. La discussione di stamattina ha riguardato le prospettive dei porti europei e da qui vorrei iniziare la mia analisi. L'Europa è il perno della rete commerciale mondiale: 28 Stati Membri, quasi 1.000 porti marittimi commerciali dai quali si genera l'1% del PIL dell'intera Unione e 2,2 milioni di soli addetti diretti. Ma anche il continente dal quale provengono le prime tre più grandi Compagnie mondiali di navigazione e che tra rotte transoceaniche, mari del nord e Mediterraneo è da sempre la patria della portualità e dei traffici marittimi. Abbiamo condiviso fin da subito i principi che ispirano la politica europea dei trasporti e della navigazione: competitività, innovazione tecnologica, centralità delle infrastrutture logistiche, sostenibilità ambientale. E siamo anche consapevoli che i traffici marittimi commerciali e la portualità rappresenteranno sempre più, nei prossimi anni, un terreno su cui misurarsi. Su questo terreno, gli interessi degli Stati Membri non sempre coincidono, così come non sempre convergono le posizioni tra questi e le Istituzioni europee. Lo dimostrano le delicate vertenze sul Regolamento per l'accesso ai servizi portuali, il Regolamento aiuti di stato, gli incentivi per le Autostrade del mare, tutte vertenze sulle quali ogni Stato membro ha aperto un dialogo intenso con la Commissione per far valere le proprie specificità. La delicatezza di queste vertenze trova conferma e giustificazione nei dati più recenti sul trasporto via mare, che continua ad essere la principale modalità di movimentazione delle merci nel mondo: l'80% del commercio internazionale viaggia su nave per volumi che sono stati stimati nel 2018 di 11 miliardi di tonnellate di merci. La Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo ha stimato un tasso di crescita annuale del 3,8% fino al 2023, con il traffico containerizzato che toccherà punte del +6%. Come risponde l'Europa a questa crescita? Tre porti del Nord Europa sono da tempo tra i top 20 degli scali mondiali (Rotterdam, Anversa e Amburgo) mentre dalla frontiera sud dell'Europa, il Mar Mediterraneo, arrivano stimoli e segnali di incredibili potenziali di crescita. I dati ci dicono che il raddoppio del Canale di Suez ha determinato un aumento della tipologia e dei volumi di traffico marittimo arrivato nel Mediterraneo: per citare un dato su tutti, il traffico delle mega porta-container da 13 a 20 mila Teus è aumentato del 56% in 3 anni. Stiamo parlando di un mare, il Mediterraneo, dove transita il 20% del traffico marittimo commerciale mondiale e il 25% dei servizi di linea container e dove negli ultimi 20 anni le merci movimentate hanno registrato un aumento del 500%. Proprio il traffico containerizzato ha dato il suo contributo più grande all'espansione dei servizi portuali in Europa. L'esigenza di arrivare su tutti i mercati ha fatto crescere il numero delle destinazioni toccate dalle navi e ha costretto gli Stati ad avviare piani di modernizzazione delle infrastrutture esistenti per accogliere navi sempre più grandi. Per semplificare, oggi il regolatore pubblico si trova continuamente stimolato da parte del sistema dello shipping su tre diverse esigenze: l'ampliamento delle superfici disponibili per lo sbarco/imbarco e la sosta dei contenitori, con le relative opere marittime di difesa; l'approfondimento dei fondali; il potenziamento delle vie d'accesso stradale e ferroviarie e la modernizzazione delle infrastrutture immateriali. Questo terzo punto continua ad essere molto importante perché ci consente di avvicinare i nostri porti alle principali reti europee di trasporto. Proprio lo sviluppo delle reti TEN-T ha favorito le connessioni interne tra gli Stati Membri, avvicinando diverse aree di sviluppo, ma oggi sentiamo la

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenzionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALI

23 Maggio 2019 — Interventi
Le sfide del futuro
Avanti tutta verso il nuovo mondo
 di Danilo Toninelli
 Ministro Infrastrutture e Trasporti

Pubblichiamo l'intervento che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha tenuto stamani all'Espo Conference, il conclave dei porti europei in corso di svolgimento a Livorno.

Buongiorno a tutti.

Ringrazio prima di tutto ESPO, l'Organizzazione dei Porti Europei, per aver scelto di organizzare nel nostro Paese e in un porto come Livorno la sua Conferenza Annuale. Si tratta di uno tra

tratta di un impegno astratto per il futuro.

Prima di tutto, senza incorrere nell'errore di guardare al solo netto container, l'Italia deve continuare a puntare in maniera ancora più forte sui suoi asset di eccellenza. Mi riferisco, in particolare, al segmento dello Short Sea Shipping (le Autostrade del Mare) e al traffico rinfusiero. Senza dimenticare che il Mediterraneo è anche un grande mercato del trasporto persone e delle crociere.

Ambiente Autopilot
 Autorità
 Portuali
 Blockchain Blue Economy
 Cantieristica navale Coesione territoriale Concessioni demaniali Containership
 Crociere Cura del ferro
 Difesa Europa Diap
 Commerciali ESPO Europa
 Innovazione Gigantismo navale GIL Industria 4.0
 Infrastrutture
 Innovazione
 tecnologica Internet of things
 Lavoro portuale
 Logistica Portuale
 Porto di Livorno
 Porto di Piombino
 Riforma portuale
 Servizi tecnico-nautico Shipping
 Sicurezza Smart Port Storia di Livorno
 Traffici marittimi
 Traghetti Via della Seta

necessità di porci anche un altro tema: quello delle connessioni tra l'UE e i mercati globali, a cominciare dai fronti Orientale (Asia) e Mediterraneo (Paesi del Nord Africa). In questo quadro di sviluppo, si inserisce il miglioramento dei nostri rapporti con la seconda economia mondiale. La Cina, già presente in alcuni porti nord europei, ha avviato una decisa penetrazione anche nei terminal mediterranei, concentrando ingenti investimenti in Grecia, Turchia, Israele e Spagna. Per la Cina, il Mediterraneo è il crocevia tra i mercati europei e il Nord Africa, con l'opportunità di raggiungere la costa est degli Stati Uniti. Ad oggi, il 60% del commercio cinese avviene via mare. Il Paese è dunque leader mondiale del trasporto su nave, con una quota del 35% sul traffico container. Il Governo italiano, sottoscrivendo il Memorandum del 23 marzo scorso, ha voluto riaffermare che i porti italiani fungono da terminale privilegiato della Via della Seta marittima, si è impegnato tra l'altro a promuovere lo sviluppo di progetti bilaterali di collaborazione, a sviluppare l'interoperabilità delle infrastrutture (porti e telecomunicazioni), a facilitare investimenti e commerci reciproci, a pervenire ad un coordinamento delle politiche fiscali, ad esplorare la possibilità di collaborazione nella formazione di risorse umane. Tutto questo con l'obiettivo di valorizzare sempre di più le nostre produzioni e di aprire spazi di mercato sempre maggiori all'economia italiana. L'Italia ha puntato sulla qualità delle sue infrastrutture e la vicinanza con i mercati dell'Europa centrale e orientale, sfruttando le opportunità dei sistemi portuali e ferrati già esistenti e operativi, come il sistema dell'Alto Adriatico, con Venezia e Trieste, e il sistema dell'alto Tirreno con Genova. Ma se Trieste e Genova, per la loro particolare posizione geografica, sono considerati i principali porti per l'arrivo delle merci provenienti dal Far-east, anche altri scali, come Livorno, possono giocare un ruolo fondamentale. D'altro canto, la Cina non ha ignorato il ruolo strategico che la posizione geografica dell'Italia garantisce ai suoi porti, quali piattaforma di distribuzione dei beni provenienti dall'Asia e di raccolta delle merci europee da distribuire sul mercato globale. La nuova Via della Seta è certamente una grande opportunità per noi europei, ma deve diventare anche una grande sfida: quella di non essere considerati da Pechino solo mercato ma anche partner, attraverso una forte coesione territoriale infrastrutturale e logistica, e attraverso l'innovazione. Per quanto riguarda i porti italiani, l'impostazione strategica che stiamo portando avanti è ben chiara, e non si tratta di un impegno astratto per il futuro. Prima di tutto, senza incorrere nell'errore di guardare al solo netto container, l'Italia deve continuare a puntare in maniera ancora più forte sui suoi asset di eccellenza. Mi riferisco, in particolare, al segmento dello Short Sea Shipping (le Autostrade del Mare) e al traffico rinfusiero. Senza dimenticare che il Mediterraneo è anche un grande mercato del trasporto persone e delle crociere. Siamo leader in Europa per lo sviluppo delle Autostrade del Mare e ci stiamo attrezzando per sostenere la progressiva diffusione dei combustibili alternativi nell'armamento nazionale e della sua distribuzione negli scali portuali in vista delle importanti scadenze comunitarie del 2020. Continuiamo a puntare con forza sui porti core come fulcro delle nuove Autorità di Sistema Portuale e su questi porti vogliamo concentrare le risorse pubbliche sulle connessioni materiali e immateriali: accessibilità via mare (i dragaggi), via terra (ultimo miglio ferroviario), tecnologia e semplificazioni sulle operazioni di controllo e sdoganamento della merce (fast corridor, pre-clearing, fascicolo elettronico). Circa le opere di dragaggio, non c'è porto che abbia visitato, dove il tema non mi è stato posto in maniera pressante dalle comunità locali. Ci sono iter amministrativi bloccati e veri e propri interventi in alcuni casi fermi da anni. Stiamo lavorando con il Ministro Costa per semplificare le procedure e accelerare i tempi, consapevoli di quanto il tema sia decisivo per la competitività e la sicurezza degli scali. Circa gli investimenti in tecnologia, stiamo lavorando per rendere maggiormente connessa la nostra logistica, ridurre le esternalità negative e dedicare una rinnovata attenzione per le connessioni immateriali, quali la digitalizzazione, un sistema di controlli e smistamento merci moderno, rapido e tecnologicamente avanzato. L'Agenzia delle Dogane sta già svolgendo un importante lavoro in materia di digitalizzazione della catena logistica attraverso l'implementazione dello Sportello Unico Doganale (che accorpa in un unico front office tutti i 133 controlli sulla merce in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni), del fascicolo unico elettronico, dei Fast Corridor stradali, ferroviari ed intermodali e delle operazioni di sdoganamento a mare (queste ultime, in stretta connessione con i servizi di monitoraggio resi dal Corpo delle Capitanerie di porto). Sul fronte dei nostri porti, per esempio, vogliamo potenziare le operazioni di sdoganamento a mare (pre-clearing), perché riducono e in molti casi eliminano i tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco, contraggono i costi del ciclo import/export e decongestionano i modesti spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci: meno tempi improduttivi per le navi e meno sprechi che sottraggono competitività ai porti italiani! Se vogliamo continuare a primeggiare tra i Paesi UE per tempi di sdoganamento, dobbiamo puntare ad ulteriori investimenti per la piena digitalizzazione della catena logistica. Circa i collegamenti di ultimo miglio ferroviario stiamo portando avanti un importantissimo lavoro con RFI. Ci sono ancora molti porti che hanno limiti enormi nel loro sviluppo dovuti alla loro scarsa accessibilità, non solo da mare ma anche via terra. Una cosa è certa: le ferrovie devono tornare protagoniste nei porti e questo grazie alla condivisione di una strategia con RFI che ci porterà a individuare e coordinare insieme le scelte di intervento sui collegamenti di ultimo miglio ferroviario. La spesa stanziata da RFI per questo obiettivo nel quinquennio 2019/2023 cuba circa 1,2 miliardi di euro. In particolare, stiamo lavorando sul potenziamento di tutti i collegamenti della rete ferroviaria nazionale alle aree con interporti, terminal ferroviari, piattaforme logistiche e raccordi industriali in grado di incidere sull'efficienza dei processi di ingresso/uscita dai terminal. A conferma di quanto il tema sia rilevante, oggi sono qui a Livorno anche per siglare un accordo tra MIT, Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale e Interporto Vespucci per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il Corridoio TEN-T nr. 1, cioè il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. E' un accordo da 27 milioni di euro, destinato a potenziare i collegamenti tra il porto ed il Corridoio,

promuovendo l'integrazione modale e l'interoperabilità in coerenza con le linee guida del TEN-T. Questa opera consentirà al porto di Livorno di accrescere il suo ruolo di calamita per gli investimenti e favorirà la cooperazione tra sistemi territoriali ed infrastrutturali più vasti, grazie ad una rete ferroviaria efficiente e performante. Il tema dello shift intermodale gomma/ferro e gomma/mare mi consente di accennare al tema della sostenibilità ambientale: siamo certamente favorevoli all'introduzione di misure comunitarie che favoriscano un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Le nostre imprese armatoriali stanno facendo grandi passi in avanti nell'utilizzo dei combustibili alternativi, nell'ottica di abbattere le emissioni di Co2 e delle altre sostanze maggiormente inquinanti: questo è l'orizzonte verso cui tendere. Ma il Governo sta continuando ad investire anche sugli incentivi Ferrobonus e Marebonus da destinare alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del tutto strada. Da ultimo il tema semplificazione. Ho affermato in una recente intervista che possiamo discutere sul modello di governance delle Autorità di Sistema Portuale, sulla loro natura o sulla loro autonomia finanziaria, ma passa necessariamente dalla semplificazione la crescita dei traffici e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per mettere i nostri scali nelle stesse condizioni dei competitor europei e internazionali. I porti sono realtà dinamiche che devono poter correre con meno norme ma più chiare, che devono avere maggiore agilità amministrativa. Qualche novità cominceremo a vederla già con le prossime modifiche al Codice degli appalti che stiamo apportando con il decreto Sblocca Cantieri. Competitività ed efficienza, insomma, richiedono procedure amministrative semplici, rapide e condivise, in grado di sfruttare le moderne tecnologie digitali per eliminare le inefficienze di natura burocratica che pesano sulla catena logistica. Concludo evidenziando che i temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali per la politica e le Istituzioni, a livello italiano ed europeo. Tutte le questioni economiche più recenti (Nuova Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, gestione dei big data, sviluppo dell'e-commerce) ci confermano che sul tema della connettività e accessibilità si gioca una partita decisiva per il futuro che coinvolgerà inevitabilmente i nostri sistemi portuali. L'evoluzione tecnologica, digitale e telematica determinerà la velocità e la qualità dei flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti; la logistica a terra avrà bisogno di maggiori spazi e di connessioni veloci e sicure con i mercati di riferimento. Da questi cambiamenti passa il futuro dei nostri porti, temi sui quali dovremo continuare ad impegnarci seriamente nei prossimi anni.