

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20 FEBBRAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Intesa Assoporti-sindacati su contrattazione decentrata AdSP**
(Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, Corriere Marittimo, Informare, The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Savona:

"...arrivano 200 milioni per ricostruire l'industria..." (Il Secolo XIX)

Genova:

"...la torre piloti si avvicina al Palasport..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...costa crociere avanti tutta sull'Italia..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Al via il potenziamento ferroviario..." (Il Nautilus)

Ancona:

"...215 km di banchine..." (Ansa)

"...Una strategia comune per favorire la crescita..." (Corriere Marittimo)

"...Nel 2017 sale traffico passeggeri, in calo container..."
(Corriere Marittimo, Ansa, Il Nautilus)

Civitavecchia:

"...Crisi porto e Privilege..." (Civonline)

Napoli:

"...Bene la merce crollano i crocieristi..." (Informazioni Marittime)

Manfredonia:

"...Porto ancora senza rimorchiatore..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Bari:

"...La Città, Il Futuro..." (Nuovo quotidiano di Puglia)

"...Zone economiche Speciali..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...Tremestieri, ok dalla commissione ..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...i numeri dello scalo..." (Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Primo giorno di Pat Cox in Sicilia**
(Ferpress, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



Intesa Assoporti-sindacati su contrattazione decentrata AdSp

Obiettivo l'armonizzazione dei contratti per i dipendenti

ROMA – L'Associazione dei porti Italiani (Assoporti) ha sottoscritto, nei giorni scorsi, con i sindacati di categoria, un protocollo d'intesa per la definizione delle linee guida per la contrattazione decentrata per il personale dipendente delle Autorità di Sistema portuale.

Il protocollo riguarda tutti i dipendenti ai quali si applica il "Ccnl" per i lavoratori portuali di cui Assoporti è firmataria, e mira all'unificazione di alcuni criteri di natura qualitativa, oltre a ribadire gli istituti oggetto di contrattazione di secondo livello.

A valle della sottoscrizione dell'accordo che è presente sul sito di Assoporti al link:

<http://www.assoporti.it/sites/www.assoporti.it/files/documenti/Protocollo%20d%27intesa.pdf>

Il presidente dell'Associazione, Zeno D'Agostino, unitamente al presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centrale Pietro Spirito, che ha coordinato il gruppo di lavoro preposto a questa tematica, hanno dichiarato congiuntamente, «Abbiamo raggiunto un obiettivo molto importante per l'armonizzazione dei contratti di lavoro di tutti i dipendenti.

Le precedenti Autorità portuali che oggi si ritrovano in un unico sistema portuale hanno uno strumento per poter procedere alla contrattazione di secondo livello, molte delle quali sono in scadenza o scaduti, in maniera coerente. Il ruolo del sindacato di categoria è stato essenziale, e li vogliamo ringraziare per la preziosa collaborazione dimostrata».

ARGOMENTI CORRELATI: [ASSOPORTOFEATUREDPIETRO SPIRITOKENO D'AGOSTINO](#)

Informazioni Marittime

Dipendenti Adsp, si armonizza il Ccnl. Accordo Assoporti-sindacati



Linee guida che stabiliscono la prassi della contrattazione decentrata, quella di II livello, del personale delle Autorità di sistema portuale (Adsp). Le hanno create Assoporti e i sindacati di categoria stringendo a Roma, il 12 febbraio, nella sede dell'associazione, un protocollo d'intesa che riguarda tutti i dipendenti, circa 1,200, ai quali si applica il Contratto collettivo nazionale del lavoro (CCNL) per i lavoratori portuali (in particolare l'art. 52). Mira sostanzialmente ad armonizzare, in tutte le 15 Adsp, la contrattazione decentrata, ovvero quella che coinvolge istituti diversi e non ripetitivi rispetto a quelli disciplinati dal CCNL. «Si va verso l'uniformazione progressiva. Questo protocollo serve a stabilire un metodo uniforme di contrattazione», spiega Pietro Spirito, presidente dell'Adsp del Tirreno centrale e coordinatore del gruppo di lavoro. Vengono, in generale, spiega Assoporti in una nota, unificati «alcuni criteri di natura qualitativa, oltre a ribadire gli istituti oggetto di contrattazione di II livello».

Il documento con le linee guida

Il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, insieme a a Spirito, scrivono in una nota: «Abbiamo raggiunto un obiettivo molto importante per l'armonizzazione dei contratti di lavoro di tutti i dipendenti. Le precedenti Autorità portuali che oggi si ritrovano in un unico sistema portuale hanno uno strumento per poter procedere alla contrattazione di II livello, molte delle quali sono in scadenza o scaduti, in maniera coerente. Il ruolo del sindacato di categoria è stato essenziale, e li vogliamo ringraziare per la preziosa collaborazione dimostrata».

Assoporti e sindacati: Siglata la contrattazione decentrata personale Authority

Siglato intesa tra l'Associazione e i sindacati di categoria per la contrattazione decentrata delle AdSP - L'obiettivo è l'armonizzazione dei contratti in essere per i dipendenti.

Roma, L'Associazione dei Porti Italiani ha sottoscritto, nei giorni scorsi, con i sindacati di categoria, un protocollo d'intesa per la definizione delle linee guida per la contrattazione decentrata per il personale dipendente delle Autorità di Sistema Portuale. Il protocollo riguarda tutti i dipendenti ai quali si applica il CCNL per i lavoratori portuali di cui Assoporti è firmataria, e mira all'unificazione di alcuni criteri di natura qualitativa, oltre a ribadire gli istituti oggetto di contrattazione di II livello.

A valle della sottoscrizione dell'accordo che è presente sul sito di Assoporti, il presidente dell'Associazione, **Zeno D'Agostino**, unitamente al presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale **Pietro Spirito**, che ha coordinato il gruppo di lavoro preposto a questa tematica, **hanno dichiarato congiuntamente**, *"Abbiamo raggiunto un obiettivo molto importante per l'armonizzazione dei contratti di lavoro di tutti i dipendenti. Le precedenti Autorità Portuali che oggi si ritrovano in un unico sistema portuale hanno uno strumento per poter procedere alla contrattazione di II livello, molte delle quali sono in scadenza o scaduti, in maniera coerente. Il ruolo del sindacato di categoria è stato essenziale, e li vogliamo ringraziare per la preziosa collaborazione dimostrata."*

Informare

Soddisfazione di Assoporti per l'intesa per la contrattazione decentrata delle AdSP

D'Agostino e Spirito: è un obiettivo molto importante per l'armonizzazione dei contratti di lavoro di tutti i dipendenti

È un obiettivo molto importante per l'armonizzazione dei contratti di lavoro di tutti i dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale. Lo hanno sottolineato il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino, e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, che ha coordinato il gruppo di lavoro preposto alla tematica, riferendosi al protocollo d'intesa sottoscritto nei giorni scorsi da Assoporti con i sindacati di categoria per la definizione delle linee guida per la contrattazione decentrata per il personale dipendente delle Autorità di Sistema Portuale. Il protocollo riguarda tutti i dipendenti ai quali si applica il contratto collettivo nazionale di lavoro per i lavoratori portuali di cui Assoporti è firmataria, e mira all'unificazione di alcuni criteri di natura qualitativa, oltre a ribadire gli istituti oggetto di contrattazione di II livello.

D'Agostino e Spirito hanno evidenziato che con l'accordo, che è pubblicato sul sito di Assoporti all'indirizzo <http://www.assoporti.it/sites/www.assoporti.it/files/documenti/Protocollo%20d%27intesa.pdf>, «le precedenti Autorità Portuali che oggi si ritrovano in un unico sistema portuale hanno uno strumento per poter procedere alle contrattazione di II livello, molte delle quali sono in scadenza o scaduti, in maniera coerente. Il ruolo del sindacato di categoria - hanno precisato - è stato essenziale, e li vogliamo ringraziare per la preziosa collaborazione dimostrata». (L'Espresso)

Dipendenti Authority, linee guida per contrattazione di secondo livello

Roma - Il documento di Assoporti: «Così uniformiamo i criteri».

Roma - L'Associazione dei Porti Italiani ha sottoscritto, nei giorni scorsi, con i sindacati di categoria, un protocollo d'intesa per la definizione delle linee guida per la contrattazione decentrata per il personale dipendente delle Autorità di Sistema Portuale.

«Il protocollo riguarda tutti i dipendenti ai quali si applica il CCNL per i lavoratori portuali di cui **Assoporti** è firmataria, e mira all'unificazione di alcuni criteri di natura qualitativa, oltre a ribadire gli istituti oggetto di contrattazione di II livello» ha scritto l'associazione in una nota.

L'accordo è presente sul sito di Assoporti al

link: <http://www.assoporti.it/sites/www.assoporti.it/files/documenti/Protocollo%20d%27intesa.pdf>

Il Presidente dell'associazione, Zeno D'Agostino, unitamente al presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito che ha coordinato il gruppo di lavoro preposto a questa tematica, hanno dichiarato: «Abbiamo raggiunto un obiettivo molto importante per l'armonizzazione dei contratti di lavoro di tutti i dipendenti. Le precedenti Autorità portuali che oggi si ritrovano in un unico sistema portuale hanno uno strumento per poter procedere alla contrattazione di secondo livello in maniera coerente. Il ruolo del sindacato di categoria è stato essenziale».

Savona, arrivano 200 milioni per ricostruire l'industria

SAVONA. Duecento milioni di investimenti complessivi previsti, fra pubblico e privato, e seicento posti di lavoro: quella savonese sarà la prima area di crisi complessa italiana ad entrare nella fase concreta di ricostruzione industriale. Invitalia, l'agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, ha completato il "Piano di riconversione e riqualificazione industriale" per i 21 Comuni savonesi in cui, attratte da una pioggia di finanziamenti e agevolazioni fiscali, approderanno decine di nuove aziende. L'elaborato dei tecnici di Invitalia è arrivato in Provincia, oggi verrà presentato nella riunione del Comitato di pilotaggio a Palazzo Nervi ed entro giovedì dovrà essere firmato dalla presidente Monica Giuliano per l'approvazione.

L'ultimo passo, la firma dell'accordo di programma a Roma, è previsto nell'arco di pochi giorni. Sono 123 le aziende che hanno depositato le manifestazioni di interesse. I settori prevalenti sono quello manifatturiero, la logistica, i trasporti e lo stoccaggio delle merci, anche in considerazione delle attese per i traffici che saranno generati dalla piattaforma portuale di ApmMarek a Vado. Ma nell'elenco, ancora top secret per via delle norme

sulla concorrenza, sono presenti tutte le categorie produttive. Il piano di Invitalia si snoda su tre punti fondamentali: oltre all'intervento privato, sono previsti finanziamenti statali e agevolazioni al credito attraverso convenzioni con le banche. Il Governo ha stanziato 20 milioni di euro di finanziamenti a fondo perduto per la prima fase (su un totale di 60 milioni previsti in tutta l'Italia), la Regione ha pronti 15 milioni più altri tre per i corsi di formazione, ma l'assessore Edoardo Rixi conta di salire a 25 milioni. E poi c'è la parte relativa agli investimenti gestiti dall'Autorità di sistema portuale, come la messa in sicurezza della superstrada Savona-Quiliano-Vado. Infine Auto fiori provvederà alla progettazione e alla costruzione del sospirato casello autostradale di Bossarino, anche se, con tutta probabilità, entrerà in funzione dopo l'avvio della piattaforma. Due interventi ritenuti prioritari dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il piano inoltre individua il bacino dei lavoratori che potranno essere assunti dalle nuove aziende, con agevolazioni fiscali se assumeranno personale proveniente da licenziamenti per crisi o da ammortizzatori sociali.

Il Secolo XIX

OGGI IL VERTICE TRA COMUNE, AUTORITÀ PORTUALE E TECNICI

La Torre piloti si avvicina al Palasport

L'assessore Cenci: «Dobbiamo trovare una nuova collocazione più sicura»

LA STRADA per la costruzione della nuova Torre piloti è sempre più in salita. Tutto sembrava pronto per la sua costruzione nella zona della Fiera, accanto alla Nuova Darsena. Il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, aveva annunciato, in primavera, l'imminenza dei lavori: «Contiamo che entro giugno si possa chiudere la conferenza dei servizi e appaltare la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva».

Poi è arrivato il giudizio del Cetena, il centro per gli studi di tecnica navale che fa capo a Fincantieri e che su mandato dell'Autorità portuale ha valutato il progetto sotto il profilo della sicurezza.

Il Cetena ha bocciato non la Torre in sé, ma la sua posizione in Fiera, in un'area protetta della massicciata dove un tempo c'era l'eliporto.

Questa mattina alle undici, nella sede del Cetena, Comune e Autorità portuale valuteranno soluzioni alternative.

Una possibilità, che a quanto risulta piace al Comune, è di mantenere la Torre il più possibile in quell'area, vicino al Palasport, area che però non garantisce una buona visibilità.

Certo è che gran parte del lavoro fin qui svolto dovrà essere azzerato. Il Comune nel 2016 aveva già inserito il progetto della Torre piloti in un disegno più ampio, un progetto unitario sulla Nuova Darsena che è una delle tessere che compongono il futuro "waterfront" del levante cittadino.

Dopo il verdetto del Cetena, quel progetto è entrato ufficialmente in crisi ed è da rifare.

Simulando l'urto di una nave, il Cetena ha concluso che un'imbarcazione a una velocità di sette nodi provocherebbe gravi danni alla struttura se dovesse finire contro la massicciata. «Valuteremo tutte le possibili ipotesi sul tavolo, e prenderemo una decisione rapida e definitiva», fa sapere l'assessore all'urbanistica del Comune di Genova, Simonetta Cenci. «Sarà comunque l'Autorità portuale -precisa- a dire l'ultima parola». L'obiettivo è arrivare a una soluzione nell'arco dei prossimi giorni.

E dire che la partenza era stata in discesa. Tutto era cominciato nell'aprile di tre anni fa con un dono di Renzo Piano alla sua città. Un progetto a sua firma per una nuova Torre piloti dopo che quella vecchia, al Molo Giano, era stata tragicamente abbattuta dalla Jolly Nero la sera del 7 maggio 2013, provocando nove morti e quattro feriti. Disegnata in pieno stile Piano, ossia molto slanciata, con abbondante uso di

- segue

acciaio e vetro, la nuova Torre ha la cabina di controllo a circa sessanta metri d'altezza e vista da lontano ricorda, nelle intenzioni del suo autore, la sagoma di un gigantesco marinaio che scruta l'orizzonte proteggendosi con la mano gli occhi dal sole. Il tempo per realizzarla, salvo intoppi, era stato stimato in 14 mesi. L'Autorità portuale aveva quindi individuato il luogo dove costruirla, l'area dell'elisupeficie della Darsena, uno slargo al termine di un molo protetto da una barriera di massi e non a filo d'acqua come la vecchia struttura crollata sotto l'impatto della portacontainer della compagnia Messina. Un luogo, era stata la valutazione degli esperti, al riparo dalle manovre e ideale per il controllo visivo di tutta l'area portuale fino a Voltri.

L'ipotesi Fiera era stata presa in considerazione anche vent'anni fa, ai tempi della progettazione della torre poi costruita sul Molo Giano. Allora non era stata presa in considerazione l'elisupeficie, che ancora non esisteva, ma una zona più a ovest, chiamata non a caso Darsena Piloti e poi trasformata in un piazzale di cemento oggi occupato dai cantieri Amico. Ma l'ipotesi era stata scartata perché in quel punto il mare era soggetto a forti correnti, al punto di meritarsi il soprannome di "pentola a pressione".

Il Secolo XIX

«Costa Crociere avanti tutta sull' Italia»

Palomba: «Siamo interessati al porto della Spezia, valutiamo un investimento»

GENOVA. Costa Crociere scommette sulla crescita del mercato italiano dove negli ultimi mesi la compagnia «ha registrato risultati eccezionali» dopo una ripresa del settore che procede ormai da un paio d'anni. «L'obiettivo spiega al Secolo XIX il direttore generale della società, Neil Palomba- è quello di attrarre nuovi crocieristi perché crediamo che in questo comparto il nostro Paese abbia ancora enormi margini di crescita». «Siamo convinti - aggiunge - di poter attirare turisti italiani che mai hanno provato l'esperienza della crociera e incrementare il numero di passeggeri a bordo delle nostre navi».

Per quale motivo pensate che il settore italiano delle crociere abbia ancora grandi margini di crescita?

«In altri Paesi come Stati Uniti e Australia questo tipo di vacanza raggiunge percentuali della popolazione molto più alte che in Italia. Crediamo che la nostra compagnia, anche grazie agli ultimi investimenti fatti non solo su nuove navi ma intermini di immagine, qualità dei prodotti e innovazione, possa attrarre un numero molto elevato di nuovi turisti».

Msc, come rivelato dal Secolo XIX, presto offrirà alla propria clientela crociere a bordo di navi extra -lusso, unità di piccole e medie dimensioni che saranno costruite da Fincantieri. Anche Costa Crociere sta valutando una mossa di questo tipo?

«Comprendo la scelta di Msc. per quanto ci riguarda, invece, il gruppo Carnival offre già questa tipologia di vacanza con le navi del marchio Seabourn. Non è nostra intenzione creare doppioni». Savona è home-port di Costa e in città gestite anche il terminal crociere.

Prevedete nuovi investimenti?

«Crediamo, negli anni, di avere già sviluppato una buona struttura. Ci potranno comunque essere nuove possibilità di crescita».

La vostra presenza nel porto di Genova, al momento, si limita a poche toccate nave durante l'anno. Ci potrà essere un incremento?

«Nel capoluogo ligure, non dimentichiamolo, abbiamo il nostro quartier generale e impiegiamo centinaia di dipendenti. E poi siamo del capitale azionario della società Stazioni Marittime. Per quanto

- segue

riguarda, invece, la nostra presenza di banchina le unità sono destinate a crescere da qui ai prossimi anni.

Costa ha ordinato un buon numero di navi che avranno bisogno di spazio e dovranno trovare nuovi approdi».

Alla Spezia, invece, l'Autorità di sistema portuale sta progettando il nuovo assetto crocieristico in porto.

C'è un bando di gara al quale parteciperanno vostri competitor. Costa Crociere potrebbe decidere di farsi avanti?

«Siamo interessati anche alla Spezia e stiamo valutando ogni possibile investimento. La strategia della nostra società è quella di scommettere su tutti quegli scali dove può essere vantaggioso».

Le ultime navi che avete ordinato sono unità che possono essere rifornite anche a Lng. Il problema dei porti italiani è che non ci sono terminal per il gas naturale liquefatto. Servono nuove infrastrutture?

«Abbiamo un accordo con Shell per il rifornimento delle nostre unità e di conseguenza proprio quello del rifornimento è un aspetto del quale non ci occupiamo in prima persona. Credo che sia comunque evidente che l'Italia sia indietro rispetto ai porti di altri Paesi. Ma c'è ancora tutto il tempo per recuperare il terreno perso».

Porto di Livorno: al via il potenziamento ferroviario



LIVORNO – Ultimato il progetto dell'Autorità di sistema del mar Tirreno Settentrionale, con sede a Livorno, per potenziare il raccordo ferroviario nel porto commerciale.

Nei giorni scorsi, spiega l'Autorità, gli uffici della direzione tecnica di Livorno hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione e per il riordino del raccordo ferroviario di 'Porto Nuovo' in città, compreso tra la via Da Vinci e via Galvani all'interno del porto commerciale, in prossimità del varco Galvani.

Una volta realizzati i lavori, il raccordo 'Porto Nuovo' si troverà dunque ad avere sei binari: due interni al terminal Lorenzini e quattro esterni, usati anche per le manovre e lo stazionamento dei treni. Gli stessi uffici inoltre si sono già attivati per la realizzazione di un ulteriore nuovo binario lungo via da Vinci per il potenziamento del traffico ferroviario merci, relativo al trasporto di autovetture, in arrivo e partenza da Livorno Porto Nuovo. Una volta a regime Porto Nuovo si troverà ad avere sette binari dedicati ai traffici portuali su ferro.

Il tutto in uno scenario di volumi ferroviari in crescita: da quando è stato realizzato il collegamento direttissimo tra la Darsena Toscana (che servirà in futuro anche la Piattaforma Europa) e il corridoio ferroviario tirrenico, i volumi 'via ferro' movimentati dal principale terminal contenitori del porto (Tdt) hanno raggiunto nel 2017, tra partenze e arrivi, i 48.331 container.

“E anche sulla sponda opposta della Darsena Toscana – spiegano ancora dall'Autorità – i terminalisti che si appoggiano al raccordo ferroviario Porto Nuovo per movimentare via treno una quota parte della propria merce, non fanno mistero di voler utilizzare, più massicciamente che non in passato, i binari del porto per spedire le proprie merci”. È per questo motivo che l'Authority livornese guidata dal presidente Stefano Corsini sta mettendo mano ad un ambizioso 'piano del ferro' che potrà sicuramente cambiare il volto del porto di Livorno, rendendo strategici i veri punti di forza dello scalo: un retroterra vasto e pianeggiante e un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del Centro Europa.

Porti: presidente Autorità Adriatico centrale, 215 km di banchine

Sei scali tra Marche e Abruzzo, passeggeri, merci, autostrade mare



(ANSA) - ANCONA, 19 FEB - "Il 2017 è stato il primo anno di attività dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Una trasformazione non solo istituzionale, ma che ha segnato la nascita di un ente con una nuova mission, il compito sviluppare le potenzialità di tutti i sei scali di competenza: Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona". Così in una nota il presidente dell'Autorità Rodolfo Giampieri, che parla di "una strategia per favorire prospettive di crescita non in un'ottica di campanile ma in una visione di cooperazione di sistema. Una banchina virtuale di 215 chilometri, al centro dell'Adriatico, che crea una grande opportunità di crescita per il sistema Italia".

Sono quattro i porti su cui ha competenza l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centrale che registrano traffici merci e passeggeri: Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, Ortona, mentre San Benedetto del Tronto continua ad essere scalo peschereccio e diportistico. A Pescara sono invece iniziati i lavori infrastrutturali che dovrebbero consentire la riapertura dello scalo al traffico merci e passeggeri.

Le merci movimentate nel 2017 su Ancona, Falconara Marittima e Ortona sono state 9,7 milioni di tonnellate di cui 5 milioni di tonnellate di merci liquide (petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati) e 4,4 milioni di merci solide. Nei porti di Ancona e Ortona sono transitati 4.793 mezzi in esportazione per un totale di 12.400 tonnellate di merci. Il traffico passeggeri complessivo su Pesaro, Ancona e Ortona è stato di un milione e 95.395 persone.

Nel porto di Pesaro sono transitati 8.643 passeggeri. Di questi, 8.169 (+13% rispetto al 2016) hanno scelto il catamarano veloce Eurofast, da 266 posti, che ha effettuato 50 traversate dell'Adriatico verso le isole della Croazia (Lussino, Pag, Rab).

Sono stati, invece, 474 coloro che hanno scelto di salire a bordo della Artemis, una nave da crociera di lusso di 60 metri battente bandiera maltese. I crocieristi, durante le 10 toccate stagionali, hanno potuto effettuare escursioni alla scoperta delle bellezze della Gola del Furlo, di Urbino e della città di Pesaro. Le toccate totali sono state 120 (+20%).

- segue

A Ortona le merci transitate sono state un milione e 34.974 tonnellate nel 2017. Il 48% delle merci solide è rappresentato dai cereali e dai loro derivati, con un traffico di 295.608 tonnellate (+11% rispetto all'anno precedente). Le merci liquide sono state principalmente gasolio e benzina. Ottima performance i veicoli nuovi in esportazione, con un traffico che, nel corso dell'anno, si è consolidato attestando una vera e propria autostrada del mare sullo scalo ortonese: 4.707 i veicoli in esportazione, un'attività a sostegno del distretto automotive abruzzese. I passeggeri in transito sono stati 642, imbarcati sulle navi da crociera Artemis e Star Flyer (10 toccate).

Per il presidente dell'Autorità Giampieri sono fattori di soddisfazione, "i risultati di un traffico passeggeri diffuso, che interessa tre porti su sei, e l'essere parte, con Ancona e Ortona, delle autostrade del mare, che danno a tutti i porti dell'Autorità di sistema un ruolo europeo e un evidente valore aggiunto". Nel 2018 "è nostra intenzione continuare a lavorare per l'efficienza delle infrastrutture, per aumentare la competitività del sistema portuale e poter stimolare così la crescita economica e occupazionale, in un'ottica di sostenibilità".

Porti Adriatico centrale, Giampieri: "Una strategia comune per favorire la crescita"

Uno sguardo sul sistema portuale nei porti di Pesaro Falconara Marittima, Ortona, che fanno parte dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale.- Il "Rapporto statistico 2017" riguardante i dati del sei porti del sistema.

ANCONA - Sono quattro i porti su cui ha competenza l'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico centrale che registrano traffici merci e passeggeri, **Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, Ortona**, mentre **San Benedetto del Tronto** continua ad essere scalo peschereccio e diportistico. A Pescara sono invece iniziati i lavori infrastrutturali che dovrebbero consentire la riapertura dello scalo al traffico merci e passeggeri.

Le merci movimentate nel 2017 su **Ancona, Falconara Marittima e Ortona** sono state 9,7 milioni di tonnellate di cui 5 milioni di tonnellate di merci liquide (petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati) e 4,4 milioni di merci solide. Nei porti di Ancona e Ortona sono transitati 4.793 mezzi in esportazione per un totale di 12.400 tonnellate di merci. Il traffico passeggeri complessivo su Pesaro, Ancona e Ortona è stato di 1.095.395 persone.

Pesaro, direzione Croazia per le vacanze estive
Nel porto di Pesaro sono transitati 8.643 passeggeri. Di questi, 8.169 (+13% rispetto al 2016) hanno scelto il catamarano veloce Eurofast, da 266 posti, che ha effettuato 50 traversate dell'Adriatico verso le isole della Croazia (Lussino, Pag, Rab). Sono stati, invece, 474 coloro che hanno scelto di salire a bordo della Artemis, una nave da crociera di lusso di 60 metri battente bandiera maltese. I crocieristi, durante le 10 toccate stagionali, hanno potuto effettuare escursioni alla scoperta delle bellezze della Gola del Furlo, di Urbino e della città di Pesaro. Le toccate totali sono state 120, con un aumento del 20% rispetto al 2016.

Ortona, autostrada del mare dell'automotive, ottima performance dei veicoli nuovi in esportazione

Le merci transitate nel porto di Ortona sono state 1.034.974 tonnellate nel 2017. Un dato stabile rispetto al 2016, con un traffico di merci solide in pratica inalterato e con un leggero calo per quello di rinfuse liquide (-5%). Il 48% delle merci solide è rappresentato dai cereali e dai loro derivati, con un traffico di 295.608 tonnellate, in crescita dell'11% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide sono state principalmente gasolio e benzina. Hanno registrato un'ottima performance i veicoli nuovi in esportazione, con un traffico che, nel corso dell'anno, si è consolidato attestando una vera e propria autostrada del mare sullo scalo ortonese. Sono stati 4.707 i veicoli in esportazione, un'attività a sostegno del distretto dell'automotive abruzzese. I passeggeri in transito sono stati 642, imbarcati sulle navi da crociera Artemis e Star Flyer, che hanno compiuto dieci toccate.

Il presidente dell'Authority, **Rodolfo Giampieri**, una strategia comune per favorire le prospettive di crescita
"Il 2017 è stato il primo anno di attività dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Una trasformazione non solo istituzionale – commenta il presidente Rodolfo

- segue

Giampieri - *ma che ha segnato la nascita di un ente con una nuova mission, che ha il compito di mettere a fattore comune e sviluppare le potenzialità di tutti i sei scali di competenza, Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona. Una strategia per favorire prospettive di crescita non in un'ottica di campanile ma in una visione di cooperazione di sistema. Una banchina virtuale di 215 chilometri, al centro dell'Adriatico, che crea una grande opportunità di crescita per il sistema Italia*".

Sono fattori di soddisfazione, per Giampieri, *"i risultati di un traffico passeggeri diffuso, che interessa tre porti su sei, e l'essere parte, con Ancona e Ortona, delle autostrade del mare, che danno a tutti i porti dell'Autorità di sistema un ruolo europeo e un evidente valore aggiunto per i settori produttivi dei territori su cui operano"*. Nel 2018, aggiunge il presidente Giampieri, *"è nostra intenzione continuare a lavorare per l'efficienza delle infrastrutture, per aumentare la competitività del sistema portuale e poter stimolare così la crescita economica e occupazionale, in un'ottica di sostenibilità"*.

"Un ringraziamento, - aggiunge il presidente Giampieri- "va a tutte le diverse realtà che lavorano nelle aree portuali, dai servizi tecnici nautici agli enti e alle istituzioni, alle forze di polizia, soprattutto agli operatori e alle loro maestranze che, con il loro impegno continuo e giornaliero, in un'ottica di sistema e non di campanile, assicurano traffici e crescita economia".

Porto di Ancona, nel 2017 sale il traffico passeggeri (+8%), in lieve calo i container (-9%)

Rapporto statistico annuale dell'Adsp: il 73% del traffico totale dei passeggeri verso la Grecia - Transito totale per 8,6 milioni di tonnellate di merci, +5% quelle nei tir e trailer. In leggera contrazione il traffico dei container -9% a causa del calo dei contenitori vuoti in importazione

ANCONA, Cresce del +8% il traffico passeggeri nel porto di Ancona. Nel 2017 sono stati 1.085.967 rispetto a 1.005.886 del 2016. Dal "Rapporto statistico 2017" dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale emerge che la forte concentrazione dei passeggeri è nei mesi di luglio e agosto, con oltre mezzo milione di persone che passano nel porto. Da giugno a settembre, i passeggeri sono stati oltre 741 mila, pari a 68% del traffico annuale (90 mila a giugno, 213.613 a luglio, 307.150 ad agosto, 130.600 a settembre).

Numeri che mettono in risalto la forte capacità organizzativa di tutto il sistema del porto dorico, istituzioni, Agenzia dogane, forze di polizia, operatori, servizi tecnici nautici.

È la Grecia che trascina l'andamento rappresentando il 73% del traffico totale, con 756.950 passeggeri (+17%), il miglior risultato degli ultimi cinque anni. I crocieristi, invece, sono stati più di 52 mila, con una leggera crescita (+2%) di coloro che, più di 11 mila persone, hanno scelto Ancona come "home port", base di partenza per il loro viaggio. Nel 2017 sono state 28 le toccate delle crociere nello scalo dorico. Le automobili che sono transitate nel porto dorico sono 229.409, con una crescita del +10% sul 2016.

Le

merci

Il traffico delle merci su Ancona ammonta a 8,6 milioni di tonnellate nel 2017, con una leggera flessione (-3%) sul 2016. Un risultato che identifica Ancona come "casello" delle autostrade del mare ossia del servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada per il trasporto delle merci.

Approfondendo il dato, sul totale, registra segno positivo il movimento delle merci nei tir e trailer, 2,3 milioni di tonnellate con una crescita del +5%, caratterizzate per il 20% da prodotti alimentari e per il 18% da prodotti agricoli. Un traffico, questo, di prodotti freschi che richiede un'organizzazione specializzata e una catena logistica veloce, per permettere di mantenere la qualità dei prodotti. L'83% delle merci nei tir è diretto o proveniente dalla Grecia, 1,93 milioni di tonnellate, in particolare dai porti di Igoumenitsa e Patrasso, con almeno una toccata al giorno tutto l'anno. Il 13%, pari a più di 293 mila tonnellate, coinvolge la direttrice albanese mentre il restante, oltre 99 mila tonnellate, pari al 4% del totale, ha direzione Croazia. Lo scorso anno è cresciuto il numero di tir e trailer, con 148.263 transiti, + 5% sul 2016. Il risultato si deve all'ottima performance della tratta greca che, con più di 123 mila tir e trailer, ha segnato una crescita dell'8% sul 2016. Molto positiva, anch'essa in crescita dell'8%, la direttrice albanese con 16.568 mezzi. È invece in calo il traffico con la Croazia (7.687 mezzi, pari a - 23%). Un trend che si conferma anno dopo anno, anche a causa della riduzione dell'offerta di stiva dovuta al termine delle attività della compagnia marittima Blue Lines nel 2016. Un andamento che dovrà essere tema di approfondita riflessione da parte dell'Autorità di sistema.

- segue

Rimane di minore rilievo, sul dato totale delle merci transitate nel porto, il traffico delle rinfuse solide che però registra un +25% e si attesta a 581 mila tonnellate, con un risultato che inverte la tendenza degli ultimi tre anni. Hanno segno negativo (-8%) le merci liquide, che comunque ammontano a 4,6 milioni di tonnellate, con un calo dovuto alla diminuzione del traffico nella raffineria di Falconara Marittima rispetto al 2016, anno boom del traffico, con un volume superiore alla media, pari a 5 milioni di tonnellate.

La movimentazione dei container segna -9% nel 2017, con 168.578 teu, l'unità di misura standard, con un decremento condizionato soprattutto dai contenitori vuoti in importazione, 12 mila pezzi in meno, con un calo del -28%.

Una discesa che non ci trova totalmente impreparati in quanto conseguenza della riorganizzazione e della razionalizzazione in atto dei servizi e delle linee delle compagnie armatoriali. Sono invece in leggera crescita i container pieni (+5%) in importazione. Complessivamente le merci nei contenitori transitate nel 2017 sono state pari a 1,1 milioni di tonnellate. Sono state ben 4.085 le toccate navi in totale.

Porto Ancona, +8% i passeggeri nel 2017

Rapporto Adsp, 73% traffico verso Grecia, transito Tir +5%



Cresce del +8% il traffico passeggeri nel porto di Ancona. Nel 2017 sono stati un milione e 85.967 i viaggiatori rispetto a un milione e 5.886 del 2016.

Dal "Rapporto statistico 2017" dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale emerge che la forte concentrazione dei passeggeri è nei mesi di luglio e agosto, con oltre mezzo milione di persone che passano nello scalo.

Da giugno a settembre, i passeggeri sono stati oltre 741 mila, pari a 68% del traffico annuale (90 mila a giugno, 213.613 a luglio, 307.150 ad agosto, 130.600 a settembre). Numeri che mettono in risalto la forte capacità organizzativa di tutto il sistema del porto dorico, istituzioni, Agenzia dogane, forze di polizia, operatori, servizi tecnici nautici. È la Grecia che trascina l'andamento con il 73% del traffico totale, 756.950 passeggeri (+17%), il miglior risultato degli ultimi cinque anni. I crocieristi, invece, sono stati più di 52 mila, con una leggera crescita (+2%) di coloro che (più di 11 mila persone), hanno scelto Ancona come "home port", base di partenza per il loro viaggio. Nel 2017 sono state 28 le toccate delle crociere nello scalo dorico. Le automobili in transito sono 229.409 (+10% sul 2016).

Il traffico delle merci su Ancona ammonta a 8,6 milioni di tonnellate nel 2017, con una leggera flessione (-3%) sul 2016.

Un risultato che comunque identifica Ancona come "casello" delle autostrade del mare ossia del servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada per il trasporto delle merci. Sul totale cresce il movimento delle merci nei tir e trailer, 2,3 milioni di tonnellate (+5%), caratterizzate per il 20% da prodotti alimentari e per il 18% da prodotti agricoli.

Cioè prodotti freschi che richiedono un'organizzazione specializzata e una catena logistica veloce. L'83% delle merci nei tir è diretto o proveniente dalla Grecia, 1,93 milioni di tonnellate, in particolare dai porti di Igoumenitsa e Patrasso, con almeno una toccata al giorno tutto l'anno. Il 13% (oltre 293 mila tonnellate), coinvolge la direttrice albanese mentre il restante (oltre 99 mila tonnellate, 4% del totale) ha direzione Croazia. Lo scorso anno è cresciuto il numero di tir e trailer, con 148.263 transiti, (+5% sul 2016). Il risultato si deve all'ottima performance della tratta greca che, con più di 123 mila tir e trailer, ha segnato una crescita dell'8% sul 2016.

- segue

Molto positiva, anch'essa in crescita dell'8%, la direttrice albanese con 16.568 mezzi. È invece in calo il traffico con la Croazia (7.687 mezzi, -23%). Un trend che si conferma anno dopo anno, anche a causa della riduzione dell'offerta di stiva dovuta al termine delle attività della compagnia marittima Blue Lines nel 2016.

Di minore rilievo, sul dato totale delle merci transitate nel porto, il traffico delle rinfuse solide (+25%, a 581 mila tonnellate), mentre le merci liquide segnano -8% (4,6 milioni di tonnellate) per la diminuzione del traffico nella raffineria di Falconara Marittima rispetto al 2016, anno boom. In flessione la movimentazione dei container -9% nel 2017, pwr la riorganizzazione di servizi e linee delle compagnie armatoriali.

Sono invece in leggera crescita i container pieni (+5%) in importazione. Complessivamente le merci nei contenitori transitate nel 2017 sono state pari a 1,1 milioni di tonnellate.

Sono state ben 4.085 le toccate navi in totale.

PORTO DI ANCONA: +8% TRAFFICO PASSEGGERI NEL 2017



ANCONA – Cresce del +8% il traffico passeggeri nel porto di Ancona. Nel 2017 sono stati 1.085.967 rispetto a 1.005.886 del 2016. Dal “Rapporto statistico 2017” dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale emerge che la forte concentrazione dei passeggeri è nei mesi di luglio e agosto, con oltre mezzo milione di persone che passano nel porto. Da giugno a settembre, i passeggeri sono stati oltre 741 mila, pari a 68% del traffico annuale (90 mila a giugno, 213.613 a luglio, 307.150 ad agosto, 130.600 a settembre).

Numeri che mettono in risalto la forte capacità organizzativa di tutto il sistema del porto dorico, istituzioni, Agenzia dogane, forze di polizia, operatori, servizi tecnici nautici.

È la Grecia che trascina l’andamento rappresentando il 73% del traffico totale, con 756.950 passeggeri (+17%), il miglior risultato degli ultimi cinque anni. I crocieristi, invece, sono stati più di 52 mila, con una leggera crescita (+2%) di coloro che, più di 11 mila persone, hanno scelto Ancona come “home port”, base di partenza per il loro viaggio. Nel 2017 sono state 28 le toccate delle crociere nello scalo dorico. Le automobili che sono transitate nel porto dorico sono 229.409, con una crescita del +10% sul 2016.

Le merci

Il traffico delle merci su Ancona ammonta a 8,6 milioni di tonnellate nel 2017, con una leggera flessione (-3%) sul 2016. Un risultato che identifica Ancona come “casello” delle autostrade del mare ossia del servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada per il trasporto delle merci. Approfondendo il dato, sul totale, registra segno positivo il movimento delle merci nei tir e trailer, 2,3 milioni di tonnellate con una crescita del +5%, caratterizzate per il 20% da prodotti alimentari e per il 18% da prodotti agricoli. Un traffico, questo, di prodotti freschi che richiede un’organizzazione specializzata e una catena logistica veloce, per permettere di mantenere la qualità dei prodotti.

L’83% delle merci nei tir è diretto o proveniente dalla Grecia, 1,93 milioni di tonnellate, in particolare dai porti di Igoumenitsa e Patrasso, con almeno una toccata al giorno tutto l’anno. Il 13%, pari a più di 293 mila tonnellate, coinvolge la direttrice albanese mentre il restante, oltre 99 mila tonnellate, pari al 4% del totale, ha direzione Croazia. Lo scorso anno è cresciuto il numero di tir e trailer, con 148.263 transiti, + 5% sul 2016.

Il risultato si deve all’ottima performance della tratta greca che, con più di 123 mila tir e trailer, ha segnato una crescita dell’8% sul 2016. Molto positiva, anch’essa in crescita dell’8%, la direttrice albanese con 16.568 mezzi. È invece in calo il traffico con la Croazia (7.687 mezzi, pari a - 23%). Un trend che si conferma anno dopo anno, anche a causa della riduzione dell’offerta di stiva dovuta al termine delle attività della compagnia marittima Blue Lines nel 2016. Un andamento che dovrà essere tema di approfondita riflessione da parte dell’Autorità di sistema.

Rimane di minore rilievo, sul dato totale delle merci transitate nel porto, il traffico delle rinfuse solide che però registra un +25% e si attesta a 581 mila tonnellate, con un risultato che inverte la tendenza degli ultimi tre anni. Hanno segno negativo (-8%) le merci liquide, che comunque ammontano a 4,6 milioni di tonnellate, con un calo dovuto alla diminuzione del traffico nella raffineria di Falconara Marittima rispetto al 2016, anno boom del traffico, con un volume superiore alla media, pari a 5 milioni di tonnellate.

La movimentazione dei container segna -9% nel 2017, con 168.578 teu, l’unità di misura standard, con un decremento condizionato soprattutto dai contenitori vuoti in importazione, 12 mila pezzi in meno, con un calo del -28%. Una discesa che non ci trova totalmente impreparati in quanto conseguenza della riorganizzazione e della razionalizzazione in atto dei servizi e delle linee delle compagnie armatoriali.

Sono invece in leggera crescita i container pieni (+5%) in importazione. Complessivamente le merci nei contenitori transitate nel 2017 sono state pari a 1,1 milioni di tonnellate. Sono state ben 4.085 le toccate navi in totale.

Uno sguardo sul sistema portuale

- segue

Sono quattro i porti su cui ha competenza l'Autorità di sistema portuale che registrano traffici merci e passeggeri, Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, Ortona, mentre San Benedetto del Tronto continua ad essere scalo peschereccio e diportistico. A Pescara sono invece iniziati i lavori infrastrutturali che dovrebbero consentire la riapertura dello scalo al traffico merci e passeggeri. Le merci movimentate nel 2017 su Ancona, Falconara Marittima e Ortona sono state 9,7 milioni di tonnellate di cui 5 milioni di tonnellate di merci liquide (petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati) e 4,4 milioni di merci solide. Nei porti di Ancona e Ortona sono transitati 4.793 mezzi in esportazione per un totale di 12.400 tonnellate di merci. Il traffico passeggeri complessivo su Pesaro, Ancona e Ortona è stato di 1.095.395 persone.

Pesaro, direzione Croazia per le vacanze estive

Nel porto di Pesaro sono transitati 8.643 passeggeri. Di questi, 8.169 (+13% rispetto al 2016) hanno scelto il catamarano veloce Eurofast, da 266 posti, che ha effettuato 50 traversate dell'Adriatico verso le isole della Croazia (Lussino, Pag, Rab). Sono stati, invece, 474 coloro che hanno scelto di salire a bordo della Artemis, una nave da crociera di lusso di 60 metri battente bandiera maltese. I crocieristi, durante le 10 toccate stagionali, hanno potuto effettuare escursioni alla scoperta delle bellezze della Gola del Furlo, di Urbino e della città di Pesaro. Le toccate totali sono state 120, con un aumento del 20% rispetto al 2016.

Ortona, autostrada del mare dell'automotive, ottima performance dei veicoli nuovi in esportazione

Le merci transitate nel porto di Ortona sono state 1.034.974 tonnellate nel 2017. Un dato stabile rispetto al 2016, con un traffico di merci solide in pratica inalterato e con un leggero calo per quello di rinfuse liquide (-5%). Il 48% delle merci solide è rappresentato dai cereali e dai loro derivati, con un traffico di 295.608 tonnellate, in crescita dell'11% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide sono state principalmente gasolio e benzina.

Hanno registrato un'ottima performance i veicoli nuovi in esportazione, con un traffico che, nel corso dell'anno, si è consolidato attestando una vera e propria autostrada del mare sullo scalo ortonese. Sono stati 4.707 i veicoli in esportazione, un'attività a sostegno del distretto dell'automotive abruzzese. I passeggeri in transito sono stati 642, imbarcati sulle navi da crociera Artemis e Star Flyer, che hanno compiuto dieci toccate. Il presidente Giampieri, una strategia comune per favorire le prospettive di crescita "Il 2017 è stato il primo anno di attività dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

Una trasformazione non solo istituzionale – commenta il presidente Rodolfo Giampieri – ma che ha segnato la nascita di un ente con una nuova mission, che ha il compito di mettere a fattore comune e sviluppare le potenzialità di tutti i sei scali di competenza, Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona. Una strategia per favorire prospettive di crescita non in un'ottica di campanile ma in una visione di cooperazione di sistema. Una banchina virtuale di 215 chilometri, al centro dell'Adriatico, che crea una grande opportunità di crescita per il sistema Italia".

Sono fattori di soddisfazione, per Giampieri, "i risultati di un traffico passeggeri diffuso, che interessa tre porti su sei, e l'essere parte, con Ancona e Ortona, delle autostrade del mare, che danno a tutti i porti dell'Autorità di sistema un ruolo europeo e un evidente valore aggiunto per i settori produttivi dei territori su cui operano". Nel 2018, aggiunge il presidente Giampieri, "è nostra intenzione continuare a lavorare per l'efficienza delle infrastrutture, per aumentare la competitività del sistema portuale e poter stimolare così la crescita economica e occupazionale, in un'ottica di sostenibilità".

Un ringraziamento, aggiunge il presidente Giampieri, "va a tutte le diverse realtà che lavorano nelle aree portuali, dai servizi tecnici nautici agli enti e alle istituzioni, alle forze di polizia, soprattutto agli operatori e alle loro maestranze che, con il loro impegno continuo e giornaliero, in un'ottica di sistema e non di campanile, assicurano traffici e crescita economia".

Crisi porto e Privilege, Ugl: "Inoltrata richiesta di incontro al presidente di Majo"



CIVITAVECCHIA - "L'Ugl di Civitavecchia unitamente al Segretario Nazionale dei Metalmeccanici Antonio Spera, ha inoltrato già da tempo, una richiesta di incontro urgente al presidente di Majo per rappresentare i lavoratori della Privilege iscritti a questo sindacato". Lo dichiara il sindacato, parlando della crisi che sta vivendo il porto di Civitavecchia. Chiesta l'istituzione di un tavolo di lavoro presso la commissione del partenariato affinché "si possano affrontare in maniera complessiva i diversi casi di crisi aziendali, anche in funzione del prossimo sviluppo dell'autorità di sistema centro settentrionale".

Informazioni Marittime

Napoli e Salerno, bene la merce Crollano i crocieristi



I rotabili sono tutto sommato stabili, il gas naturale (LNG) cresce parecchio, i container sono in crescita costante. Unica nota dolente, i crocieristi, che calano drasticamente, in attesa della prossima programmazione con nuovi approdi e una necessaria ripresa. È la fotografia del sistema portuale della Campania, quello di Napoli e Salerno governato dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, per la prima volta raccolto in un'unica voce di bilancio.

Napoli e Salerno*Crocieristi* Per la prima volta dopo tanti anni il traffico dei passeggeri delle cruiser alla stazione marittima di Cesare Bazzani è sceso sotto il milione: 993,073 passeggeri, in calo di quasi un terzo (-30%). L'apporto di Salerno è poco significativo: 65,615 (-41%).

Napoli*Gas ed LNG* Crescono di quasi un quarto i prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi. Si sale di poco sopra il milione di tonnellate, pari a un +20,7 per cento. Un dato confortante vista la manifestazione d'interesse per un deposito costiero **che scade tra pochi giorni**. *Raffinati* Scendono a 3,6 milioni di tonnellate, calando dell'8 per cento.

Salerno*rotabili* Stabile, pari a 627,805 tonnellate (+0,5%).

Napoli*rotabili* Stesso discorso, anche se la forbice è in leggero calo, pari a 598,074 tonnellate (-0,9%).

Napoli*passeggeri locali e traghetti* Il traffico complessivo sale a 6,6 milioni (+1,8%).

Salerno*passeggeri locali e traghetti* Raggiunte le 680,672 unità movimentate (+24%).

Napoli e Salerno*container* In tutto si sfiora il milione di teu, salendo a 964,562 container da venti piedi movimentati, in crescita del 10,6 per cento.

container a Napoli In ripresa dopo il calo degli anni passati. Pari a 509,876 teu (+5,4%), di cui 103,628 vuoti e 379,232 pieni. *container a Salerno* Pari a 454,686 (+17%). Di cui 114,153 vuoti e 340,533 pieni.

MANFREDONIA IL MOLO INDUSTRIALE DA TEMPO ATTENDE I LAVORI DI MANUTENZIONE ORDINARIA, C'È IL PROBLEMA DELL'ACQUA E DEL DRAGAGGIO ALL'INTERNO DEL BACINO

Porto ancora senza il rimorchiatore

Ma la struttura ha bisogno di numerosi investimenti, appello all'Autorità di gestione

● **MANFREDONIA.** «Delle questioni inerenti al funzionamento del porto di Manfredonia oggetto di una dettagliata lettera inviata al presidente dell'Autorità del sistema portuale dell'Adriatico meridionale del quale Manfredonia fa parte, Ugo Patroni Griffi, è stato informato preventivamente» il rappresentante di Manfredonia nel comitato di gestione dell'Autorità del basso Adriatico, Gianni Rutice. Lo precisa il presidente dell'Impresa portuale «Muscatello», Salvatore Prencipe, in un comunicato nel quale ribadisce come la questione porto «diventa ogni giorno sempre più insostenibile e drammatica». Ad oltre un anno dall'entrata in vigore della nuova organizzazione dell'Autorità, non si è visto per lo scalo marittimo di Manfredonia, alcun intervento che abbia determinato una inversione di tendenza rispetto alla carente gestione della precedente Autorità autonoma. La portualità di Manfredonia, nella sua variegata articolazione, è rimasta fortemente penalizzata dal lunco litorale nel quale il porto è stato colpevolmente relegato. Come del resto attestano i trascorsi storici delle attività portuali. In questo contesto colpe hanno anche le istituzioni o il mondo imprenditoriale della provincia che non hanno opportunamente considerato l'importanza dell'unico sbocco a mare attrezzato della Capitanata in una visione di sviluppo complessivo. Probabilmente non si è resi conto di quale opportunità di crescita sia una struttura portuale efficiente e bene governata.

L'analisi evidenziata al presidente dell'Autorità dagli operatori portuali è quanto mai deprimente se si considera gli investimenti elargiti per realizzare un impianto portuale multifunzionale razionalmente articolato. A mare come a terra ove sono stati costruiti strutture a servizio delle attività che al riflettore dovevano essere realizzate. Sono finite miseramente depredate e abbandonate. Da tanto scempio si sono salvate i complessi occupati dalla Guardia di finanza e dai Vigili del fuoco.

Anche gli ultimi e unici interventi operati sul porto storico o commerciale per i quali la



MANFREDONIA Il porto industriale

passata Autorità locale ha speso una dozzina di milioni di euro, sono serviti più a rendere le banchine come violi da passeggio con installazione persino di una ringhiera di protezione, anziché servire alla funzionalità portuale. Gli operatori lamentano che non sono funzionanti gli impianti di acqua, fogna e smaltimento delle acque piovane mentre non si è pensato a riparare, per esempio, l'ampio sgretolimento apertosi nella banchina di levante. Per non parlare del dragaggio del bacino completamente ignorato. Così come nessuna manutenzione è stata effettuata al porto industriale. E' assurdo che un porto che vigila difendersi tale manchi di un impianto di fornitura dell'acqua potabile come denunciato dagli operatori. E la storia torbida del rimorchiatore?

Insomma, mentre negli altri porti si stanno dando da fare per incrementare strutture e traffici, a Manfredonia la situazione rimane come viene denunciato «sempre più insostenibile e drammatica».

Michele Apollonio

MANFREDONIA DON CIOTTI AGLI STUDENTI DELLA «GIORDANA» E DEL «TONIOLO»

«Mafia garganica clamorosamente liquidata come faida pastorale»

● **MANFREDONIA.** Instancabile don Luigi Ciotti percorre in lungo e in largo la Capitanata nella lotta a quel male che lo assilla sempre di più: la mafia. A Manfredonia è tornato per l'ennesima volta per incontrare gli studenti delle scuole medie della «Giordana De Sanctis» e dell'Istituto tecnico economico «Toniole»: ci sono voluti ben due turni per accoglierli nell'auditorium del «Toniole», accompagnati dai dirigenti Lorenzo Vitulano e Pellegrino Iannelli. Il prete di strada, presidente dell'associazione «Libera», non nasconde di prodiligere per dare ai giovani «la speranza del nostro futuro, a giovani che hanno dimostrato di avere fame di apprendere, di ascoltare parole di verità». La mafia, la criminalità in tutte le sue sfumature fa paura e Manfredonia è una piazza sensibile. A raffica arrivano le domande alle quali don Ciotti risponde con la passione e la chiarezza che contraddistinguono il suo impegno di contrasto alle mafie, alla corruzione, al malaffare.

«L'idea che c'è stata una grave rinascita» afferma il presidente di «Libera» che spiega: «Non dobbiamo dimenticare che la prima mafia risale agli anni Ottanta col nome di «Società foggiana» poi negli anni Novanta a Cerignola come «mafia di Cerignola», ma la mafia garganica è la più antica, prende piede alla fine degli anni Settanta ma viene clamorosamente equivocata e liquidata come fenomeno di faida pastorale. Nel tempo c'è stata una continua evoluzione. Le mafie

sono state capaci» rileva don Ciotti «di confondere tradizione e innovazione. Le varie mafie di Capitanata, nella loro condizione e articolazione, si sono caratterizzate per il pragmatismo e l'attività strategica. Sono molto compartimentate organizzate al loro interno, quasi sempre rinunciano alle filiazioni perché la famiglia biologica e mafiosa è la stessa cosa».

Altro tema sul quale don Ciotti si sofferma, è quello della corruzione definita «la più grave minaccia della democrazia, prepara il terreno alle mafie».

Quanto alla politica è l'etica della comunità, ma c'è purtroppo un divario tra la politica e la realtà. Se la politica è lontana dai problemi reali della gente, non è politica ma un'altra cosa. La politica è servizio per il bene comune».

E Manfredonia? «Manfredonia è una città che vive tutto questo. Ha questi problemi: è la porta del Gargano. Tocca a noi assieme ai nostri ragazzi assumerci le nostre responsabilità. Per attivare il cambiamento bisogna che noi diventiamo parte di questo cambiamento. Non dobbiamo delegare solo alla magistratura e alle forze di polizia che fanno la loro parte. Attenzione all'onestà che uccide la verità e la speranza, dobbiamo vincere l'onestà. Bisogna» incalza don Ciotti «avere il coraggio di avere più coraggio, fare in modo di impegnarsi di più tutti a cominciare dalle piccole cose. Abbiamo gli anticorpi, sono questi ragazzi che con le loro domande danno credito alla speranza».

Mc Ap



La lezione di don Ciotti

struttura e alle forze di polizia che fanno la loro parte. Attenzione all'onestà che uccide la verità e la speranza, dobbiamo vincere l'onestà. Bisogna» incalza don Ciotti «avere il coraggio di avere più coraggio, fare in modo di impegnarsi di più tutti a cominciare dalle piccole cose. Abbiamo gli anticorpi, sono questi ragazzi che con le loro domande danno credito alla speranza».

Mc Ap

Il porto verso la trasformazione:

GOVERNANCE

L'operatore Titi vede di buon occhio l'unione con il "traino" di Bari



Il presidente di Ops Teo Titi

«La nuova Authority si è dimostrata attenta alle necessità locali»

«La nuova governance ha dimostrato sensibilità nei confronti di Brindisi e credo che continuerà a farlo». È positivo, per l'operatore portuale e presidente dell'associazione "Ops" Teo Titi, il bilancio del primo anno dell'Authority di sistema portuale che ha fuso le due ex Authority portuali di Brindisi e Bari.

«Certamente», dice, «siamo ancora agli inizi. Certo, il presidente Patroni Griffi ha già dimostrato di tenere ad entrambi i porti e di parlare non per Bari in un mondo e per Brindisi in un altro ma di promuovere sempre il sistema, cosa che non può che farci bene. Essere uniti ad un porto che in questo momento tira, secondo me, ci aiuta. Essere uniti ad un territorio che esprime una politica che tira, secondo me, ci aiuta. A prescindere dai campanilismi».

Ma un riconoscimento a Brindisi gli Operatori Portuali Salentini

avrebbero voluto vederlo, visto che avevano chiesto la nomina di Nicola Zizzi a segretario generale dell'Authority. «Innanzitutto», esordisce Titi, «voglio ringraziare Nicola Zizzi per la sua disponibilità. Noi abbiamo sempre detto che volevamo un professionista e che la logica non doveva essere quella di promuovere un territorio rispetto ad un altro. Temevamo infatti che la governance potesse essere espressione di un solo territorio. Sia Patroni Griffi che Vespasiani, invece, vanno nella direzione da noi auspicata. Patroni Griffi, come è giusto che sia, con uno spiccato profilo politico. Vespasiani, invece, più tecnico. Io credo, a questo punto, che l'Authority di sistema portuale per come è composta non possa che fare bene rispetto a prima, quando eravamo schiacciati e isolati da politiche più forti, che erano quelle dei baresi. Mentre ora camminiamo insieme».

TRAFFICI

L'imprenditore Barretta scommette su più tipologie «Ma il gas è un'occasione»



L'imprenditore Giuseppe Barretta

«Difficile sostituire le carboniere Per resistere bisogna differenziare»

«Dal punto di vista del traffico, l'eventuale perdita del carbone è difficilmente rimpiazzabile». Per questo per reggere alla progressiva e costante riduzione di questo tipo di traffico, secondo l'imprenditore portuale Giuseppe Barretta, bisogna diversificare. «Certo non può essere sostituito - dice - con settori come lo yachting o le crociere, che possono essere sviluppati a prescindere dalla presenza del carbone. Il nostro porto è strutturato in maniera tale che possano convivere tante realtà: ro-ro, crociere, diporto, carbone per Enel, merci pericolose per il petrolchimico, gas per Ipem. E c'è anche la possibilità di sviluppo offerta dal deposito costiero di gas».

Per Barretta, infatti, è quello il futuro, almeno a breve-medio termine. «Ormai», spiega, «è in corso la trasformazione del combustibile delle navi. In futuro si userà il gas e molte navi già lo utilizzano. E per i rifornimenti serve un deposito costiero e la possibilità di far entrare navi che possano portare questo gas. Dopo di che, tutte le navi che devono rifornirsi devono entrare in porto. Parliamo di due o tre serbatoi che non han-

no nessun impatto ambientale. E ci sono già gli spazi. Sarebbe una possibilità per sostituire almeno una parte del traffico carboniere».

L'imprenditore, tra l'altro, non è neanche convinto che la centrale Enel chiuderà come preannunciato in così poco tempo. «Ora», dice, «il paio di 2025 non lo so cosa succederà. Però so che non bisogna mai andare in esclusiva: solo carbone, per esempio, o solo ro-ro. Bisogna diversificare. In questi giorni sono stato a Ravenna per lavoro. Si sono inventati un porto, perché in realtà hanno un canale, ma lì dentro c'è

di tutto: il porto turistico Marina di Ravenna, la parte crocieristica, le raffinerie, il petrolchimico e tantissime merci come mangimi e cemento. C'è di tutto. Un porto, per poter funzionare, ha bisogno di traffici diversificati il più possibile. In questo modo, mancando un settore, non subisce un tracollo. Questa deve essere la medicina per il futuro».

La città Il futuro

Dal 2025 niente Enel Lo scalo prova a reinventarsi con meno "fossili"

LA FOTOGRAFIA

di Francesco RIBEZZO PICCININ

Dopo un 2016 in calo ma non troppo, anche e soprattutto a causa del crollo della movimentazione di carbone che fa sentire il suo effetto da più di cinque anni, i dati emersi nel 2017 (anno registrato una crescita interessante per il porto di Brindisi, che va lentamente a cambiare specializzazione).

Nel 2009, infatti, il carbone rappresentava il 92 per cento delle rinfuse solide in transito nello scalo messapico mentre oggi rappresentano "solo" l'84 per cento, ovvero circa 5 milioni di tonnellate nel 2016. È diminuita di conseguenza, inoltre, la movimentazione di minerali, cementi e calce.

Il numero generale degli approdi in porto tra gennaio e agosto del 2017, ad ogni modo, è in crescita essendo passa-

to a 1.431 contro i 1.361 nello stesso periodo del 2016. E questo rappresenta certamente un sintomo di vitalità dello scalo. La movimentazione delle merci in generale cresce del 2,9 per cento ma fa registrare una flessione sia sul fronte delle rinfuse liquide (-6,2 per cento) che delle rinfuse solide (-2,9 per cento). A compensare queste perdite, tuttavia, ci sono le merci in colli ed in particolare quella containerizzata (+56,7 per cento). In netta crescita i cereali (+103 per cento) e le derrate alimentari (+50 per cento).

Sul fronte passeggeri, invece, l'aumento è solo leggero per quanto riguarda i traghetti, fermi al +0,3 per cento. Nel periodo di punta, il 58 per cento dei passeggeri dei traghetti si imbarcava per la Grecia mentre il 42 per l'Albania.

Notevole, infine, soprattutto per le difficoltà del 2016, l'aumento degli imbarchi in home port dei crocieristi, passati da 5 a 15.873. Sul fronte dei transiti dei crocieristi, ovvero chi sbarca per le escursioni e poi si imbarca, si passa dagli 806 del 2016 ai 59.712 del 2017. Un'esplosione (+389 per cento) che dovrebbe essere confermata anche per il 2018, visto che è ulteriormente aumentato il numero di

Carbone in calo da dieci anni Nel 2009 era il 92% delle merci

I container crescono del 56,7% grazie a Grimaldi



- segue

i progetti per un nuovo rilancio



Il temi da affrontare

Terzo appuntamento con gli approfondimenti sui temi inerenti la città di domani.

Accogliamo idee e suggerimenti all'indirizzo email: brindisi@quotidianodipuglia.it

scali previsti.

Ma i dati (parziali) del 2017 non sono altro che la conferma di una tendenza di lungo periodo analizzata nel primo Piano operativo triennale della nuova Autorità di sistema portuale. Quella che era l'Autorità portuale di Brindisi, infatti, si è fusa con quella di Bari, Monopoli e Manfredonia in un nuovo ente che riunisce tutti i porti principali della Puglia adriatica, presieduto da Ugo Patroni Griffi e che ha all'interno del comitato di gestione un rappresentante del Comune di Brindisi. Sul fronte dei bilanci, il porto messapico è certamente il più solido di quelli dell'Autorità di sistema, avendo fatto registrare negli anni saldi di gestione di diversi milioni di euro anche, ma non solo, grazie agli introiti del carbone.

La nuova occasione della Zona economica speciale potrebbe essere, in questo senso, una possibilità di accelerare il processo - già in atto - di liberazione dell'economia del porto di Brindisi dalla dipendenza da carbone. I possibili incentivi di carattere doganale e fiscale, infatti, dovrebbero essere in grado di attirare investitori, anche e soprattutto internazionali, interessati all'insediamento di nuovi impianti pro-

duuttivi.

Sul fronte infrastrutturale, invece, tra gli interventi previsti spicca certamente quello relativo al banchinamento di Sant'Apollinare, che ha lo scopo di ricavare ulteriori spazi per i traghetti. Negli ultimi anni, infatti, l'aumento dei traffici anche sul fronte delle merci è dovuto sostanzialmente alla crescita della presenza di Grimaldi, che più volte ha chiesto di poter utilizzare in esclusiva delle banchine. Fondamentale per potenziare il traffico merci è invece il dragaggio dei fondali di Costa Morena Est, che però a causa di problemi con la destinazione finale dei materiali dragati richiederà certamente tempi lunghissimi. Ancora sottovalutata, ma ricca di potenzialità, è infine la nicchia dei maxi yacht che, in questi anni, è andata crescendo e consolidandosi anche nel know-how.

Boom crociere
I transiti
aumentano
del 389%

Occasione Zes
Retroportualità
e sgnavi
per attrarre



Accanto, a Sesto di Portofino. In alto, una panoramica del porto

«Il porto sta crescendo dal punto di vista delle presenze turistiche e della nautica da diporto». È positivo il bilancio secondo il presidente del Distretto regionale della nautica pugliese Giuseppe Danese, per il quale in questo senso il porto di Brindisi non ci sono grandi criticità.

«Abbiamo» dice - diverse possibilità di attracco tra marine e banchine attrezzate. Non siamo ancora male, quindi, rispetto al resto della Puglia e del Mediterraneo. Ma non fare l'errore di considerare traffico solo quello dei super yacht perché non esiste solo il super lusso, anzi».

Il numero degli omaggi, riferisce il presidente, aumenta sempre di più. «Brin-

disi è una zona strategica per il transito - sottolinea - e poi le aziende che si occupano di questo settore sono cresciute molto anche sull'after service. E ci siamo collegati a tour operator e agenzie marittime. Brindisi, quindi, si sta ritagliando una fetta del mercato come hub strategico grazie a tanti collegi ed al sottoscrittati che si impegnano 24 ore su 24 per sviluppare la propria azienda ma anche il territorio. Tra l'altro aumenta anche la durata della sosta: siamo passati dai due giorni di qualche anno fa fino ai quattro o cinque di adesso. Un ottimo risultato per un porto che non è una destinazione di vacanza».

Gli operatori ed il Distretto, tra l'al-

tro, lavorano da tempo anche sulla stagionalizzazione del traffico. «Presenziamo» riferisce Danese - a tutti i più importanti saloni nautici, anche come Distretto regionale. E la Regione Puglia ci supporta in tutto. Ed anche grazie a questo lavoro si terrà proprio in Puglia, a marzo, la International Business Convention».

Infine, un riferimento alla nuova Autorità di sistema portuale. «Le criticità» conclude Danese - ci sono in tutti i porti ma rispetto ad altri stiamo andando molto bene avanti soprattutto grazie alla nuova governance dell'Autorità di sistema, che si sta dimostrando sensibile di fronte alle esigenze degli operatori. C'è grande ascolto e disponibilità».

INFRASTRUTTURE

Dal Propeller, Zizzi lamenta scarso dialogo con l'Autorità di sistema



Isacore Propeller
Nicola Zizzi

«Non è possibile legare i dragaggi di Costa Morena alla cassa di colmata»

«Abbiamo un po' di difficoltà di interlocuzione con l'Autorità di sistema portuale». A spiegarlo è l'ex presidente, oggi tesoriere, del Propeller Club Port of Brindisi Nicola Zizzi, per alcuni mesi rappresentante del Consorzio nel comitato di gestione e candidato al ruolo di segretario generale dell'Autorità.

«Nella mia breve esperienza nel comitato di gestione» spiega - ho potuto verificare che c'è difficoltà a far passare determinati elementi che in una sede scientifica sono condivisi da tutti ma in una sede in cui si va, poi, a mettere nero su bianco, con interessi in gioco, non viene allentato. Una sfida persa, in questo senso, è stato il Piano operativo triennale».

Nel Piano, infatti, si sarebbe potuto puntare su Costa Morena e sulla sua attrattività sul fronte merci. «Costa Morena Est» sottolinea Zizzi - è stata costruita e rimane inutilizzata perché non ci sono i fondali

adatti. Le banchine sono sporche già a nove metri mentre in sede di costruzione sono state invase addirittura a 18 metri una prospettiva eccezionale. Basterebbe, quindi, un dragaggio anche a 14 metri. E in comitato mi sono battuto per questo».

La battaglia, tuttavia, non è andata bene. «Tutto è bloccato» dice - dall'idea che il materiale dragato vada messo in una vasca di colmata da 62 milioni di euro da realizzare davanti alla vecchia centrale di Costa Morena. Un'opera di grosso livello, di quelle che io chiamo da progettificio, per far guadagnare i progettisti. Non ci sono neanche i 30 milioni di euro per il primo lotto. Legare il futuro di Costa Morena Est alla preventiva realizzazione della vasca di colmata significa rimandare all'infinito. Avevo proposto di stoccare provvisoriamente i residui di dragaggio, con le dovute autorizzazioni, sulla colmata di Capo Bianco, che si poteva ottenere con una tempistica snella».

DIPORTO

Soddisfatto il presidente del Distretto nautico Danese «Ora destagionalizziamo»



L'imprenditore
Giuseppe Danese

«A Brindisi abbiamo cominciato a ritagliarci la nostra fetta di mercato»

LETTERE ALLA GAZZETTA

Zone economiche speciali la Murgia non può essere esclusa

Il territorio murgiano rappresenta la naturale (e necessaria) cerchia tra le due ZES (Adriatica e Jonica) e tra la Puglia e la Basilicata, con cui condivide contiguità non semplicemente fisiche-territoriali, ma molto più profonde e strutturate nel tempo, di tipo economico-produttivo, storico-culturale e infrastrutturale.

Ad esempio, proprio a cavallo tra il barese e il tarantino e tra le due regioni (nel punto di contatto dei territori di Altamura, Santeramo, Latorza e Matera), è situata la vasta area industriale-artigianale di "Jesce", destinata, dagli strumenti urbanistici comunali, ad ospitare insediamenti medio-grandi. Attualmente, nella parte lucana di tale zona vi sono numerose e

fiorenti attività imprenditoriali (la stragrande maggioranza avviata e condotta con successo da imprenditori della Murgia, altamurani in particolare) che impiegano centinaia di addetti, attivamente sostenute dal Consorzio di Sviluppo Industriale della Provincia di Matera, e, poco distante, sorge il Centro di Geodesia Spaziale di Matera, una delle principali strutture di ricerca e trasferimento tecnologico del Mezzogiorno, impegnato principalmente nella geodesia spaziale e nel telerilevamento, ma anche in altri campi, come la robotica spaziale e le missioni interplanetarie, con collaborazioni di respiro internazionale. Invece, la corrispondente e contigua porzione pugliese, nel territorio di Altamura, è ben poco uti-

lizzata, a causa di limiti progettuali, amministrativi e di visione manifestati dalle amministrazioni comunali che si sono succedute negli ultimi decenni.

L'inserimento nella ZES del territorio murgiano, dunque, non costituisce semplicemente un'importante opportunità. È una necessità.

Escludere questa importante realtà significherebbe penalizzare ingiustamente il tessuto economico e imprenditoriale esistente, particolarmente vivace. Per due ordini di ragioni: per un verso, infatti, rischia di erodere e compromettere - a favore dei futuri insediamenti nelle aree retrospettive di Bari, Taranto e Lucania - il vantaggio competitivo che quel territorio ha faticosamente conquistato nel tempo con investimenti, lungimiranza e duro lavoro delle imprese e dei lavoratori locali; per altro verso, rischia di alimentare un'ulteriore fuga di imprese pugliesi verso il prossimo territorio lucano, con le immaginabili ricadute negative sull'economia e sull'occupazione pugliesi. Un rischio assolutamente da scongiurare!

Enzo Colonna

Consigliere regionale, gruppo "Noi a Sinistra per la Puglia"

Una nazione dominata dal machiavellismo

Bella la metafora (Stato = bancomat), nell'editoriale del direttore De Tommaso sulla "Gazzetta" dell'11 febbraio, a proposito del "testacoda del giudizio su responsabili e irresponsabili" nella "rimonta tra eletti ed elettori, tra candidati e cittadini, a chi meglio invoca e assicura il paradiso in terra". Ma, a chi non è capitato di trovare il bancomat "fuori servizio" per intervento dell'operatore? Ne ha ben d'uno, il direttore, quando scrive che "il declino di una nazione dipende soprattutto dal tasso di civiltà e dal livello di cultura che si raggiunge nel territorio" e che "la classe politica dovrebbe svolgere, anche, un ruolo pedagogico e maleducato" sui suoi governati, che non sono esenti da colpa in fatto di "valori di legalità". Come di re, periodica manutenzione del bancomat. Già in Platone (428aC-348aC) e in Aristotele (384aC-322aC), si identificava nello "Stato perfetto" il garante dell'armonia delle diverse parti che componevano la vita comune: economica, politica, religiosa, sociale e culturale. Tommaso Campanella (1568-1639), nella "Città del sole", poneva l'accento sul potere militare, sulla sapienza e sul potere scientifico e culturale. Francesco Bacone (1561-1626), nella "Nuova

Atlantide", parlava di una società felice, basata sulla ragione o sulla scienza. Tutte le richiamate concezioni ribadiscono che il sapere è finalizzato all'utilità sociale e che l'interesse pubblico trova la sua ragion d'essere nella collaborazione tra persone che hanno compiti diversi, cioè nel lavoro d'équipe. Ma il sogno di un Paese regolato da giustizia e sapienza mai si concilia con la società presente dove dominano la forza, il machiavellismo, la ragion di Stato, l'ipocrisia!

Merlo Conforti
Bari

Il dovere morale di intervenire

Lo Stato, in una democrazia, è costituito da rappresentanti del popolo sovrano che hanno l'obbligo di garantire a tutti i cittadini pari dignità, pari opportunità e ugualanze di trattamento. Se hai un'invalidità dal 74% in su, hai diritto a una serie di sconti pensionistici. Al di sotto del 74% di invalidità hai diritto a NUL-LA. Sei considerato come una persona sana, anche se non lo sei. Nelle percentuali alte dal 60 al 74% sono collocate persone con patologie anche gravi. Abbiamo dato 80 Euro a chi aveva già un lavoro, abbiamo

salvaguardato i lavori usuranti, abbiamo creato l'opzione donna, ecc.

Secondo voi, che mi leggete, avere una malattia o un handicap per chi lo soffre e lo vive, è usurante?

Se qualcuno ha dei dubbi sulla risposta gliela suggerisco io: è tremendamente duro, costoso, logorante, angosciante, doloroso.

Nell'ultima legge di bilancio sono stati respinti anche gli emendamenti che avrebbero permesso agli emendamenti di andare in pensione con uno scatto.

Dopo pochi mesi volano promesse miliardarie, i soldi improvvisamente ci sono.

Un invito ai nostri rappresentanti, state seri e non giostate sul dolore.

Dopo 6 anni qualcuno si prenda carico di noi.

Antonio Montoro
Biella

Un episodio delle indagini di Montalbano

"La forma dell'acqua" è il titolo di una pubblicizzatissima pellicola in arrivo nelle sale. Mi sono domandato, facendo appello alla mia memoria, se un titolo identico non identificasse un episodio delle indagini del commissario Salvo Montalbano trasmesso dalla RAI sulle basi dei romanzi di Andrea Camilleri credo dallo stesso ti-

tolo. Mi sembra strano che nessuno abbia sottolineato questo particolare.

Gabriele Pittè
Bari

Scandali su scandali alla fine paga il solito Pantalone

Venerdì primo febbraio la Gazzetta riportava (a titolo di giustizia cubitali) l'arresto dell'avvocato Fiorillo e dei vari dirigenti Fse con l'accusa di bancarotta fraudolenta, per aver speso 230 milioni di euro... speriamo che l'inchiesta faccia piena luce.

Subito i vari politici (Renzi, Delrio, Emiliano, ecc.) hanno enfatizzato la notizia, stigmatizzando la gestione debitoria della ferrovia, cavalcando l'onda dello sdegno popolare.

Sul lato sinistro del giornale però in una sorta di contrapposizione non priva di umorismo involontario c'era un brillante editoriale che, seppur con un più modesto risalto, evidenziava che il debito pubblico italiano è giunto attualmente alla iperbolica cifra di 2.300 miliardi di euro, ossia (facendo un banale conto) un importo esattamente diecimila volte superiore a quello delle Fse.

Se dunque Fiorillo e soci sono stati giustamente indagati per il loro caso, cosa è stato mai imputato invece ai vari politici e botanili di stato

(quasi Presidenti del Consiglio, Ministri, Direttori della Banca d'Italia, Presidenti della Repubblica, Ragionieri Generali dello Stato, ecc.) che succeduti nel corso degli anni - hanno determinato l'enorme disavanzo del debito pubblico, per cui ogni cittadino italiano ha un debito procapite (occulto, ma non troppo) di 30.000 euro?

Allora in proporzione dovrebbero patire una pena 10.000 volte superiore... e invece... nulla! Morale della favola... facendo le debilitissime proporzioni (viste le cifre da capogiro in ballo), sembra che al solito non converga rubare la mela, ma molto, molto di più... tanto paga pantalone!

Ai lettori l'anfibia sentenza.

Pasquale D'Ercole
Bari

Sud Est, punire anche i protettori dei predatori

Se l'ex numero uno delle FSE Fiorillo ha preso tutti quei soldi, pasteggiando con vini costosi, perché non gli si chiede la restituzione e con gli interessi? E perché non finiscono sotto inchiesta anche i politici che lo hanno messo lì e magari anche protetto?

Francesco Greco
Montesardo (Lecce)

Le lettere vanno inviate a:
La Gazzetta del Mezzogiorno
Piazza Aldo Moro 37, 70122 Bari
lettere@gazzettamezzogiorno.it
fax 080/54.70.442

Le lettere, di lunghezza non superiore alle 15 righe, devono indicare nome, cognome, indirizzo e numero di telefono del Lettore.
Le lettere anonime non saranno pubblicate.
Sarà invece rispettata la volontà di quei Lettori che, in casi eccezionali chiederanno la riservatezza pur indicando le loro generalità.

Gazzetta del sud

Parere positivo dello speciale organismo tecnico dopo cinque sedute e gli approfondimenti con la nuova Coedmar

Porto di Tremestieri, ok della Commissione

L'assessore De Cola: «Con questo verbale possiamo consegnare le aree all'azienda, ce l'abbiamo fatta»

«Adesso ci siamo»: l'assessore Sergio De Cola vede il traguardo dell'avvio dei lavori del porto Tremestieri. Un inizio che è la fine dell'attesa per la posa della prima simbolica pietra di un'opera destinata a cambiare per sempre il volto della città, affrancandola dalla "servitù di passaggio" e restituendole piena autonomia.

Ieri la speciale Commissione composta dal responsabile unico del procedimento Vito Leotta, dal dirigente del Provveditorato opere pubbliche Genio Civile opere marittime Giovanni Coppola, da Massimiliano Maccarone responsabile dell'ufficio urbanistica portuale ed infrastrutture dell'Autorità Portuale, ha dato il parere positivo alla verifica del progetto esecutivo del porto di Tremestieri.

Un'analisi attenta e meticolosa quella dei tre esperti che hanno chiamato in causa nelle cinque sedute iniziate prima di Natale anche la nuova Coedmar per degli approfondimenti.

«Con questo verbale positivo - spiega Sergio De Cola - da oggi, di fatto potremmo consegnare le aree all'azienda per l'avvio dei lavori. Ce l'abbiamo fatta». Tuttavia la Coedmar dovrà attendere ancora un paio di settimane per aprire il cantiere e la motivazione stavolta non è legata a pareri che

mancano o a nodi progettuali da sciogliere, ma più semplicemente al prossimo appuntamento elettorale.

«Non faremo la consegna cantiere oggi - dice l'assessore ai lavori pubblici del Comune Sergio De Cola - perché ci farebbe piacere che a quella giornata così importante potesse essere presente qualcuno dei rappresentanti di Governo (Delrio e De Vincenti il riferimento ndr) che fortemente hanno aiutato lo sviluppo di quest'opera.

Ma è bene evitare sovrapposizioni con il prossimo appuntamento elettorale e quindi il cantiere sarà aperto dopo il 4 marzo».

La verifica del progetto esecutivo contiene, ovviamente, delle prescrizioni perché ci sono ancora dei pareri di nulla osta sismico che devono essere rilasciati dal Genio Civile opere marittime per le aree che ricadono sul demanio marittimo, e del Genio Civile di Messina per le zone "regionali" e quindi

- segue

soprattutto quelle dei torrenti. Il primo parere (uno dei membri della commissione di verifica è proprio del Genio Civile opere marittime) sembra essere alle porte, questione di giorni. Poi, per entrare nel vivo dell' opera, servirà anche l' **autorizzazione** al maxi dragaggio da 800.000 metri cubi di sabbia da parte dell' assessorato regionale al Territorio. Insomma sul piano burocratico-amministrativo resistono ancora dei passaggi che dovranno essere effettuati. Tuttavia, il cantiere, potrà aprire lo stesso e iniziare le attività preliminari, guadagnando tempo prezioso.

«Penso per esempio alla verifica della presenza di ordigni bellici nella zona. La città è stata oggetto di grossi bombardamenti e per questo i controlli prima di aprire la fase calda dei lavori sono molto importanti. Ci sono poi altre opere di bonifica dell' area - prosegue Sergio De Cola - che si aggiungeranno a quelle già effettuate preventivamente per l' amianto. Ma si dovrà effettuare la realizzazione di tutte le opere necessarie alla nascita di un cantiere grande come quello di un porto nuovo».

Il timore è sempre quello che, arrivi, un giorno, un qualunque imprevisto che fermi tutto sul più bello, dopo 12 anni di attesa. Sarebbe davvero una beffa, per questo si cerca di monitorare costantemente l' iter: «Ci sono tutte le condizioni perché il progetto vada avanti - analizza De Cola -, ci sono i finanziamenti e le **autorizzazioni**, una azienda motivata e abituata a consegnare in anticipo. La nostra Amministrazione è riuscita a chiudere con l' **Autorità portuale** tutti i finanziamenti e far partire i lavori, poi servirà qualcuno che li segua con attenzione».(d.b.)

L'ECONOMIA DEL MARE. Resi noti i dati del report di Intesa Sanpaolo con Srm. Merci gestite in aumento del 3,8% e le grandi navi portano in dote 16,6 milioni di euro

I numeri dello scalo: è settimo in Italia per passeggeri in transito

Giovanni Tarantino OOO Dal porto di Palermo transitano circa 500 mila passeggeri l'anno, lo scalo ha gestito 7 milioni tonnellate di merci. Numeri che fanno registrare un 2017 da record per il porto del capoluogo siciliano, che entra nella classifica dei primi dieci in Italia. Il porto di Palermo, per la precisione, è settimo per numero di croceristi. Ma le novità più significative riguardano i traguardi, legati anche al diportismo, che potrebbero ancora giungere, date alcune prospettive di crescita «Il nuovo piano regolatore portuale è in fase di approvazione - spiega Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di sistema portuale di mare di Sicilia occidentale -. Sarà previsto il recupero dei porticcioli di Sant' Erasmo, dell'Arenella e dell'Acquasanta. I primi progetti da mandare avanti riguardano proprio Sant' Erasmo, con una riqualificazione simile a quanto è stato fatto alla Cala: interventi a basso impatto ambientale, strutture leggere e temporanee, senza espellere i pescatori ma integrandoli alla nuova vita, contribuendo così alla riqualificazione di tutta un'area importante e delicata, come quella che si allunga fino a Villa Giulia».

Nel terzo trimestre dell'anno scorso, la Sicilia ha avuto un import-export marittimo pari a circa 14 miliardi di euro (con una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno sia nell'import, +39 per cento, sia nell'export, +42). Sono alcuni dei dati emersi dal convegno «Economia del mare, opportunità di sviluppo per il territorio», che si è svolto nella sede di Banca Nuova di Palermo, promosso da Intesa Sanpaolo in collaborazione con Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno).

Il successo delle crociere a Palermo sarebbe legato ai vantaggi derivanti dalla destagionalizzazione rispetto ad altre zone d'Italia e d'Europa. E le prospettive appaiono rosee anche per il futuro, dati gli apprezzamenti di alcuni investitori internazionali, in particolare il gruppo turco Global Port Holdings che ha recentemente manifestato interesse per lo sviluppo del terminal crociere. In termini economici, la ricaduta delle crociere a Palermo è valutata 16,6 milioni di euro.

«Il traffico merci - è uno degli approfondimenti dell'analisi di Srm - nel 2017 ha quasi raggiunto i 7 milioni di tonnellate di merci con un +3,8 per cento nell'ultimo anno. Attraverso le "autostrade del mare",

- segue

Palermo si collega con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno, Salerno, Tunisi, Barcellona e isole minori; occorre notare il potenziamento negli ultimi anni dei servizi verso le isole minori, in particolare Ustica». L' 88 per cento del traffico import-export via mare è costituito dal settore «energy», in particolare carbone, greggio e gas. Attraverso questi canali la Sicilia «dialoga» via mare specialmente con il Medio Oriente (40 per cento) e i paesi europei non UE (17 per cento). Carbone, greggio e gas costituiscono il 53 delle merci destinate all' import-export, petroliferi e coke il 35 per cento, seguono i prodotti chimici (6 per cento) e quelli agroalimentari (3 per cento).

Per quanto riguarda il diportismo, «con circa 15.700 posti barca complessivi e oltre duecento posti dedicati ai mega yacht - conclude il report di Srm - la Sicilia è quinta in Italia». Si tratta di un altro settore che ha capacità di incremento, specie se connesso al turismo e agli interventi del piano regolatore portuale di cui ha parlato anche Pasqualino Monti.

Attualmente la spesa nel diportismo, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 milioni di euro (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 euro). «La nautica da diporto - le conclusioni di Srm - funge da moltiplicatore di occupazione: infatti un occupato nel settore genera altri 6,4 occupati nel sistema economico. Un euro speso, ne attiva 4 nell' economia». (*GTA*)

GIOVANNI TARANTINO

Primo giorno di Pat Cox in Sicilia. Il coordinatore europeo del Corridoio scandinavo-mediterraneo: Sicilia, progetta

(FERPRESS) – Palermo, 20 FEB – Il Porto di Palermo è stata la prima tappa della visita, in Sicilia e Calabria, di Pat Cox, coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che collega la Scandinavia a Malta, passando per la Germania e l'Italia. L'obiettivo della visita, promossa e organizzata dall'associazione non profit WISDO Public Policy & Management, è offrire al coordinatore, massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo delle reti di trasporto trans-europee, una visione reale della situazione relativa alle infrastrutture di trasporto nella parte sud del corridoio e l'opportunità di confronto con le Autorità regionali e i principali stakeholders nel settore dei trasporti.

Pat Cox ha incontrato, presso il Porto di Palermo, il presidente dell'Autorità Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti: l'incontro è stato introdotto dalla direttrice di WISDO Affari Europei, Alessandra Arcodia, che ha sottolineato la grande opportunità offerta dalla presenza del coordinatore europeo in Sicilia per promuovere lo sviluppo delle carenti infrastrutture trasportistiche della nostra regione: "Con questa visita – spiega la Arcodia – WISDO ha creato la possibilità di un dialogo diretto tra l'Unione Europea e gli attori regionali, è stata un valido supporto per rappresentare le istanze locali presso le istituzioni europee".

Il presidente Monti ha ribadito nel suo intervento l'importanza della visita di Pat Cox, al quale sono stati illustrati i più importanti progetti che, uno dopo l'altro, costituiranno il porto del futuro: "Alcune opere le stiamo già realizzando con fondi ministeriali e Pon, come quelli impiegati per lo scalo di Termini Imerese. Palermo non è la coda di un Corridoio e non fa parte dello stesso perché luogo di coesione sociale ma perché rappresenta un punto di crescita e di competitività dell'intero Scan-Med".

"Sono qui per invitare la Sicilia a progettare e creare piani di sviluppo maturi finalizzati all'occupazione e alla crescita economica", ha detto Cox. "Il mancato decollo economico del sud Italia – ha continuato – è in parte dovuto alla perdita della competitività e alle gravi lacune infrastrutturali dell'area. Il governo regionale dovrebbe svolgere un ruolo più determinante per il Corridoio, ponendosi come un collegamento tra gli attori locali e l'Europa". I temi principali della visita sono stati oggi, e continueranno a essere nei prossimi due giorni, ad Augusta, a Messina e in Calabria, la multimodalità e l'efficienza economica delle infrastrutture di trasporto, elementi chiave nella promozione dello sviluppo economico delle regioni meridionali. Riprende Cox: "Nel programma di investimenti europei nel settore dei trasporti 2014/2020 il 97% delle risorse è già impegnato ma è anche possibile che alcuni fondi non utilizzati da altri paesi torneranno a destinazione e potranno essere avviati nuovi bandi".

Infrastrutture e reti di trasporto Missione in Calabria di Pat Cox

Arriva il coordinatore del corridoio scandinavo. Pronti 5 dossier (dall' aeroporto di Lamezia all' alta velocità) che saranno analizzati con Oliverio, Russo e Musmanno

Reggio Calabria Ci sono cinque dossier che attendono Pat Cox, coordinatore Europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, nella sua missione in Calabria che inizierà domani pomeriggio per concludersi mercoledì prossimo. Una visita quanto mai importante quella in riva allo Stretto dell' ex presidente dell' Parlamento che già oggi sarà in Sicilia (nel pomeriggio a Palermo, domani mattina ad Augusta e Messina) e che in questa sua tre giorni tra l' Isola e la Calabria avrà numerosi incontri con le Autorità regionali e i maggiori esponenti regionali nel settore dei trasporti. La visita è stata promossa e organizzata da Alessandra Arcodia, fondatore e direttrice Affari Europei dell' associazione non profit Wisdo Public Policy & Management, in collaborazione con la Commissione Europea, la Regione Calabria e con l' Autorità Portuale di Gioia Tauro. Pat Cox, il massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo del Corridoio delle reti di trasporto trans-europee (Ten-T) che dalla Scandinavia raggiunge Malta, attraversando Germania e Italia, analizzerà le più gravi carenze infrastrutturali e su quali opere strategiche dovranno essere concentrati gli investimenti in infrastrutture di trasporto per promuovere la competitività e lo sviluppo economico della Calabria. Il programma La visita in Calabria avrà inizio a Villa, nel pomeriggio di domani con una ricognizione ai terminali di approdo dei traghetti. In serata si svolgerà l' incontro con il Presidente della Regione Mario Oliverio e gli assessori alla logistica e al porto di Gioia Tauro Francesco Russo e ai trasporti Roberto Musmanno. Mercoledì 21 la delegazione europea incontrerà il management dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro ed i maggiori terminalisti, con una successiva visita del porto e dei terminali contenitori ed automotive. L' agenda e i dossier I temi dell' incontro sono relativi allo sviluppo del sistema dei trasporti europeo in Calabria secondo le linee del piano regionale dei trasporti approvato dalla Regione coordinato con il piano europeo Ten-T. Saranno approfonditi temi relativi al trasporto ferroviario, stradale, aereo, marittimo, con attenzione ai colli di bottiglia ed ai necessari interventi, nonché alle prospettive di sviluppo strategico. I cinque dossier pronti per essere messi sul tavolo sono quelli dell' aeroporto di Lamezia che ambisce a diventare scalo di

-segue

primo livello; l'alta velocità ferroviaria da Salerno a Reggio; la ferrovia jonica per la quale si punta a un inserimento nel prossimo quadro comunitario; il potenziamento della trasversale Paola-Cosenza-Sibari; la Strada statale 106. _____ Il Corridoio Scandinavo - Mediterraneo comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e sezioni di "autostrada del mare". Si estende dal confine russo-finlandese e dai porti finlandesi di HaminaKotka, Helsinki e Turku-Naantali a Stoccolma, attraverso "un'autostrada del mare" e, con una sezione da Oslo, attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania (collegamenti con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli, Gioia Tauro e Palermo) e infine raggiunge La Valletta nell'isola di Malta.

TAPPA ALL' AUTORITÀ PORTUALE. Il coordinatore del corridoio scandinavo -mediterraneo accolto da Monti

Cox: l' Europa finanzia le infrastrutture, l' Isola non deve perdere l' occasione

OOO Infrastrutturazione dei porti e intermodalità dei trasporti. Chiavi di volta dello sviluppo del Mezzogiorno.

Elementi portanti dell' economia che possono però essere rilanciati attraverso il corridoio «Scan-Med» il più lungo dei 9 sistemi intermodali creati nel 2013 dall' Unione Europea per agevolare il traffico di merci e persone.

Uno strumento di connessione che dalla Finlandia e la Norvegia attraversa l' Europa centrale mediante porti marittimi e fluviali e sistema ferroviario, allungandosi per tutta l' Italia fino a Malta. Un sistema che sta già producendo grandi benefici economici per i porti del nord Europa, ma che racchiude grandi possibilità per l' economia siciliana. A patto che dall' Europa giungano finanziamenti cospicui su progetti compiuti. E che la burocrazia regionale faccia la sua parte agevolando le opere con procedimenti d' autorizzazione più snelli e efficienti. È il quadro con cui da ieri, fino a domani, si sta confrontando il coordinatore europeo del corridoio scandinavo -mediterraneo Pat Cox, ex presidente del Parlamento europeo, nel corso della sua prima visita ufficiale in Sicilia e Calabria, organizzata dall' associazione non

profit Wisdo, in collaborazione con la Commissione Europea. «Il Baltico e il Mediterraneo, i due bacini uniti dal corridoio, costituiscono grandi opportunità di crescita economica e commerciale e lungo questo asse la Sicilia è un attore importantissimo - ha detto Cox -. Sono qui per fare in modo che i vari progetti che andrò in questi giorni a conoscere e esaminare si concretizzino in effettivi piani di sviluppo da presentare a Bruxelles». Per i progetti infrastrutturali, ha sottolineato il politico irlandese «occorre, insieme a risorse di certo molto ingenti, soprattutto una grande programmazione, modelli di business efficaci e una efficiente integrazione tra i partners». Inoltre un modello di sviluppo che il Mezzogiorno italiano potrebbe cominciare a seguire «è quello delle macro -regioni, che ha funzionato bene in nord Europa». Il riferimento del politico irlandese include anche la Calabria, dove dopodomani visiterà il porto di Gioia Tauro. La portualità è basilare sul fronte delle infrastrutture: «L' Europa e la regione siciliana devono comprendere che ogni risorsa che arriva dal mare vale 10 volte quella prodotta a terra - ha detto

- segue

Pasqualino Monti, presidente della Port Authority della Sicilia occidentale. In quanto regione rientrante nell'obiettivo convergenza e grazie anche ai suoi due porti core, Palermo e Augusta, la Sicilia può ottenere in maniera semplice i fondi comunitari; dal canto nostro siamo molto impegnati sul fronte delle progettazioni, con cui non vogliamo realizzare solo coesione sociale, bensì sviluppo, occupazione e crescita reale. Ma per farlo il dialogo tra stakeholders, regione e Unione Europea è improcrastinabile». Tra i progetti più urgenti per l'incremento delle infrastrutture nel sistema portuale di Palermo e Termini Imerese, il dragaggio del fondale del bacino Crispi, operazione da 41 milioni, e la costruzione dei due moli foranei di sovraffutto e di sottoffutto, progetto da 62 milioni in totale. (*ASCH*)

ANTONIO SCHEMBRI

Pat Cox: «Ancora troppi deficit infrastrutturali al Sud»

Trasporti. Il Commissario europeo ieri a Palermo, oggi sarà a Messina, Augusta ed in Calabria

leone zingalesPalermo. Il Coordinatore Europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Pat Cox, è da ieri in visita ufficiale in Sicilia e Calabria per incontrare le Autorità regionali e i maggiori esponenti regionali nel settore dei trasporti. La visita è stata promossa e organizzata da Alessandra Arcodia, fondatore e direttrice Affari Europei dell'associazione non profit Wisdo Public Policy & Management, in collaborazione con la Commissione Europea, la Presidenza della Regione siciliana, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, l'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia orientale, l'Autorità portuale di Messina e RFI. Il Coordinatore Europeo è il massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo del Corridoio delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T) che dalla Scandinavia raggiunge Malta, attraversando Germania e Italia. Durante la visita, Pat Cox, ha incontrato e discusso con ciascuno degli soggetti coinvolti di quali siano le più gravi carenze infrastrutturali, quali i collegamenti mancanti, e su quali opere strategiche dovranno essere concentrati gli investimenti in infrastrutture di trasporto per promuovere la competitività e lo sviluppo economico di Sicilia e Calabria.

Ieri prima tappa a Palermo mentre questa mattina sarà ad Augusta e Messina, quindi nel pomeriggio di oggi e domani sono programmati incontri e summit in Calabria. Nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pat Cox ha incontrato il presidente Pasqualino Monti. In serata, dopo una cena di lavoro, ha incontrato l'assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione siciliana, Marco Falcone.

«Sono qui per invitare la Sicilia a progettare e creare piani di sviluppo maturi finalizzati all'occupazione e alla crescita economica», ha detto Cox. Il mancato decollo economico del sud Italia è in parte dovuto alla perdita della competitività e alle gravi lacune infrastrutturali dell'area. Il governo regionale dovrebbe svolgere un ruolo più determinante per il Corridoio, ponendosi come un collegamento tra gli attori locali e l'Ue. I temi principali della visita sono stati e continueranno a essere nei prossimi due giorni, ad Augusta, a Messina e in Calabria, la multimodalità e l'efficienza economica delle infrastrutture di trasporto, elementi chiave nella promozione dello sviluppo economico delle regioni meridionali.

"Nel programma di investimenti europei nel settore dei trasporti 2014/2020 il 97% delle risorse è già impegnato ma è possibile che alcuni fondi non utilizzati da altri paesi tornino a destinazione e potranno essere avviati nuovi bandi", ha detto Cox.

LEONE ZINGALES

COMUNE
LAVORI PUBBLICI

DECRETO MINISTERIALE

La Regione ha richiesto un ulteriore test sulla sabbia dei fondali da prelevare e destinata al litorale di San Girolamo

Porto di Torre a Mare il dragaggio bloccato da nuove analisi

MINI PERICOLI

● Sono le carte della burocrazia a insabbiare i fondali del porto di Torre a Mare, in attesa di essere dragati da ormai un troppo tempo, con tutti i disagi del caso per chi usufruisce di quel molo.

L'ultimo intoppo in termini di tempo è causato da un'ulteriore richiesta da parte dell'Agenzia regionale per l'ambiente (Arpa) di analisi della composizione e della qualità della sabbia, che è destinata al ripascimento delle estremità nord e sud del litorale di San Girolamo, zona al momento oggetto di un intervento di riqualificazione complessiva.

DECRETO Tutta colpa, si fa per dire, di un decreto ministeriale (entrato in vigore nel 2016). «Per effetto del decreto mirato a regolamentare la materia dei dragaggi», spiega l'assessore comunale ai Lavori pubblici, Giuseppe Galasso, la Regione ci ha richiesto un aggiornamento dell'analisi di caratterizzazione delle sabbie presenti nel porto di Torre a Mare, che verrà eseguito nelle prossime settimane, con un tempo assegnato di sessanta giorni.

COMPATIBILITÀ Come detto, la sabbia del porto più meridionale della



città è destinato a ricreare le spiagge della costa di San Girolamo, ma non si tratta di un'operazione così semplice, poiché occorre che vi sia compatibilità fra i vertici e materia prima intervenienti allo «scambio». Banalmente, non si può utilizzare la sabbia per una costa a scogliera, così come è fondamentale che i granelli della rena abbiano la medesima consistenza.

In realtà, un primo controllo ha dato risultati positivi. «Ora occorre la con-

ferma delle precedenti analisi al fine del riutilizzo della sabbia di Torre a Mare sul sito di San Girolamo», dice ancora Galasso.

IDROCARBURI Così, il completamento della riqualificazione del waterfront di San Girolamo è strettamente connesso al dragaggio del porto di Torre a Mare, per il quale è stato stanziato l'importo di 1,7 milioni, finanziato interamente dalla Regione Puglia.

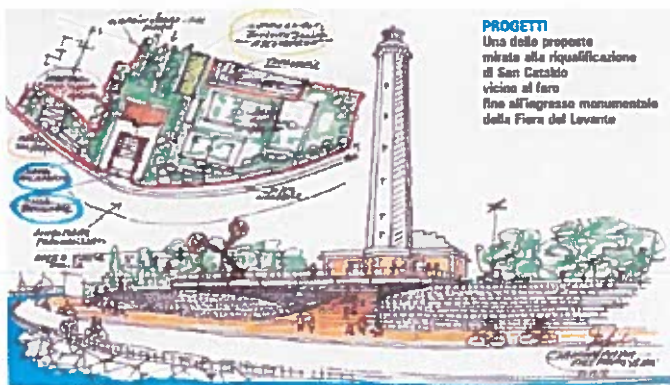
«Al momento, sono queste le attività in corso relative al dragaggio del porto, che sono preponderanti allo sblocco dei lavori fermi da troppo tempo», dice ancora Galasso. In particolare, la sabbia da prelevare dal porto interessa fondali non proprio cristallini, a causa dell'ovvia presenza di idrocarburi. Quindi, la sabbia ottenuta dallo scavo utile a ricostituire la profondità adeguata del cosiddetto «pescaggio» (al fine di permettere il transito delle imbarcazioni), ver-

PORTO STORICO L'approdo di Torre a Mare in attesa da anni di essere dragato. Il Comune ha stanziato 1,7 milioni ma la burocrazia rallenta ancora l'intervento.

rà necessariamente divisa: da una parte il materiale inquinato destinato alla discarica, dall'altra la rena verrà trattata, purificata e portata via per il riutilizzo a San Girolamo. In corrispondenza delle anse di lido Massimo e lido Adria.

INTERVENTI Nel complesso, i lavori prevedono la bonifica preliminare alle operazioni di dragaggio (mediante l'asportazione dei sedimenti che hanno provocato l'interramento del fondale). Quindi, seguirà il dragaggio vero e proprio attraverso la pulizia delle banchine del molo e delle aree pedonali prima e poi con la rimozione dei sedimenti dal frontale dello specchio d'acqua portuale fino al raggiungimento delle quote di pescaggio. La parte finale dell'intervento prevede anche monitoraggio, controllo e verifica degli eventuali effetti sull'ambiente. Impossibile fare previsioni sui tempi di realizzazione, ma a Palazzo di Città si spera di poter chiudere i cantieri entro un autunno.

RIQUALIFICAZIONE A Torre a Mare, in attesa del dragaggio del porto, il Comune sta lavorando ad ulteriori interventi: la progettazione definitiva di parco Mazzini (fino a Grotta Reccina) e la riqualificazione di Lama Grotta (2 milioni) da via dei Trulli fino a via Serrano.



PROGETTI Una delle proposte mirate alla riqualificazione di San Cataldo vicino al faro fino all'ingresso monumentale della Fiera del Levante.

● Palazzo di Città diventa proprietario dell'ex postazione veduta in località San Cataldo e dell'area facente parte della caserma Magrone in via Amendola. È il Consiglio comunale ad aver approvato la delibera di acquisizione al patrimonio comunale delle due importanti e strategiche aree, in virtù del cosiddetto fe deralismo demaniale.

L'amministrazione comunale ha messo a frutto una legge varata nel 2013 che ha introdotto procedure semplificate per il trasferimento, a titolo non oneroso, di immobili di proprietà demaniale agli enti territoriali.

RIQUALIFICAZIONE Il Comune, ha inteso acquisire la proprietà dell'ex postazione di veduta e dei terreni limitrofi, in via Tripoli, che saranno inseriti nel progetto attualmente in corso di redazione per la riqualificazione di quell'area del litorale cittadino. L'operazione rientra nel piano teso a valorizzare le aree circostanti al faro di Bari e di renderle fruibili alla collettività nell'ambito della strategia complessiva di riqualificazione del lungomare.

PROGETTO Si tratta di un progetto che prevede la sistemazione del tratto costiero compreso tra la rotonda antistante l'ingresso monumentale della Fiera e l'area contigua dei ristoranti che si affacciano sul mare. La zona, vissuta specie durante l'estate, nelle intenzioni dell'amministrazione diventerà uno spazio pubblico attrezzato a verde e fruibile a tutti. Già nei mesi pas-

PATRIMONIO Due suoli dal demanio per riqualificare la zona del faro e raddoppiare l'arteria di Carraresi.

San Cataldo e via Amendola due aree strategiche al Comune

sati infatti, alcune associazioni di cittadini hanno già sperimentato possibili fruizioni del faro e dell'area che lo circonda.

Nello specifico, nell'area sottostante il faro si immagina di realizzare un ampio spazio verde con una scalinata di collegamento al lungomare che avrà anche un possibile utilizzo come piccolo anfiteatro.

VIA AMENDOLA Con l'approvazione della stessa delibera è

stata acquisita al patrimonio comunale anche un'area, dell'estensione di 178 metri quadri, interna al perimetro della caserma Magrone in via Amendola, che per metterla di eseguire una delle tre rotatorie previste sulla nuova via Amendola - previste nell'ambito del progetto di raddoppio dell'arteria del quartiere Carraresi, i cui lavori inizieranno nelle prossime settimane.

Grazie all'acquisizione della proprietà dell'area sarà possibile

arretrare il muro perimetrale della caserma e demolire due edifici inutilizzati dai militari, anche nell'ottica del futuro prolungamento di viale Einaudi.

Lo spazio liberato consentirà di eseguire la più grande delle tre rotatorie previste sulla nuova via Amendola, di forma lievemente ellittica così da permettere alle correnti di traffico veicolare di potersi snodare comodamente nelle diverse direzioni.

(in. perch.)

in breve

MELCHIORRE (FI - AN): INTERVENGA IL SINDACO
Interi quartieri senz'acqua
Aqp: «Ma non chiamatela emergenza»

Il primo a sollevare il problema è stato Filippo Melchiorre (Fratelli d'Italia - An) che anche ieri pomeriggio in consiglio comunale è tornato a segnalare una questione che «da mesi affligge interi quartieri della città di Bari: la mancanza di acqua. Le segnalazioni mi arrivano da diverse zone, dal Libertà, a San Pasquale, compresa Madonna, ma anche dal quartiere Marconi o dal Villaggio Trieste in particolare da cittadini che occupano appartamenti ai piani superiori. Sono costretti a lavarsi con acqua in bottiglia», riferisce Filippo Melchiorre - chiedono di riempire secchi e damigiane dai condomini dei piani bassi, fanno il bucato nelle lavanderie automatiche (con i costi che ne derivano) e addirittura a farsi la doccia in palestra o a casa di parenti. Siamo nel terzo mondo?».

Melchiorre chiama in ballo l'Acquedotto pugliese: «Doveva ridurre la pressione idrica nelle reti solo per qualche mese, invece ci troviamo di fronte ad una situazione di emergenza con il Comune che fa finta di niente. Ho chiesto al sindaco di costruire con urgenza una task force per monitorare la situazione e di invitare gli amministratori di condominio a stipulare convenzioni con il Comune per garantire l'acquisto di autocisti e/o impianti di risalita idrica».

Del tema si è occupata anche Irma Melini (Gruppo Misto) che nei mesi scorsi aveva proposto all'assessore comunale al Welfare Francesco Bottilico di dedicare parte del fondo di riserva ad interventi urgenti per l'approvvigionamento di acqua per le fasce deboli. Proposta rimasta per ora senza risposta.

L'Aqp, dal canto suo, fa sapere che parlare di interi quartieri senz'acqua è inesatto poiché solo i residenti degli ultimi piani nei palazzi privi di autocisterna o di impianti di risalita idrica vivono il disagio della penuria d'acqua. Penuria dovuta, com'è noto, alla persistente crisi idrica e alla necessità di diminuire il flusso nella condotta. Negli ultimi tempi, ad ogni modo, fa sapere l'Acquedotto in risposta al capogruppo di Fratelli d'Italia Melchiorre: «Il flusso è stato lievemente rimpiazzato rispetto al riparo della fine del 2017».