Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 22/ 8/2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino, Trieste è un porto sano e in crescita..."
(Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Music in the Port in Fortezza..." (Il Telegrafo, Il Messaggero Marittimo)

"...Darsena Europa..." (Il Messaggero Marittimo)

"...In vendita quote della Spil..." (Il Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Rebrab chiede 170 milioni per Aferpi..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

Ancona:

"...Fine settimana da record..." (Il Nautilus, Ferpress, Ansa)

Olbia:

"...ad Alghero veliero Royal Clipper..." (Ansa)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo

ASSOPORTI

Corriere Marittimo

D'Agostino, Trieste è un porto sano e in crescita

Aumenta la movimentazione complessiva delle merci nel primo semestre (+0,91%) e continua la crescita del settore ferroviario (+ 16,90%)

Traina il traffico container: +21,68% nei primi sei mesi dell'anno e +33,07% nel singolo mese di giugno

TRIESTE - Nei primi sei mesi del 2017 il traffico al porto di Trieste è aumentato del +0,91% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 29.712.336 tonnellate di merce movimentata. Nel complesso, la crescita maggiore del semestre si registra nel settore container che segna un incremento a doppia cifra (+21,68%) e 296.032 TEU. Positivi i comparti delle merci varie (+10,76%) e RO-RO con 149.678 unità transitate (+2,14%), ad eccezione delle rinfuse solide (-28,14%) e delle rinfuse liquide (-1,04%).

"*Le cifre testimoniano un porto sano e in crescita*", ha commentato il **presidente dell'Autority, Zeno D'Agostino.** La competitività attuale dello scalo deve molto al traffico ferroviario che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea: 4.082 il numero dei treni movimentati nel primo semestre, che portano ad una variazione positiva del 16,90%, segno che gli investimenti nel settore continuano a dare ottimi frutti e costanti incrementi nei volumi di traffico.

Analizzando la singola mensilità di giugno, i numeri complessivi si mantengono in linea rispetto al trend consolidato dello stesso mese del 2016, con 5.172.916 tonnellate (-0,38%).

Di rilievo la performance dei container: 53.776 TEU, corrispondenti a un +33,07% e crescita a doppia cifra delle merci varie (+17,65%). Stabile il segmento RO-RO (+0,04%), ad esclusione delle rifuse liquide (-5,30%) e delle rinfuse solide (-20,65%), mentre 694 i treni lavorati complessivamente a giugno (+4,83%).

PORTO 2000 L'EVENTO

In Fortezza Vecchia party vip e musica per i crocieristi

UN EVENTO straordinario organizzato sabato da Porto di Livorno 2000 con Silver Sea, la compagnia extra lusso che, in occasione di un nuovo scalo della nave Silver Muse, ha scelto ancora una volta il nostro gioiello mediceo, simbolo della città, come location per regalare agli ospiti della nave una serata esclusiva tutta toscana. Dalle 19 alle 21 nel piazzale della Chiesa i crocieristi hanno potuto gustare un percorso enogastronomico dei prodotti del territorio e subito dopo hanno assistito ad un concerto di musiche di Pietro Mascagni eseguito da Ensemble Bacchelli. La manifestazione, dal titolo «Music in the Port», rientra nelle varie iniziative che le Compagnie delle navi da crociera richiedono a seguito dell'azione di marketing territoriale proposta nel progetto «Why Livorno», presentato a Fort Lauderdale a marzo scorso in occasione del Sea Trade Cruise Global, la fiera più importante al mondo dell'industria delle crociere. «Per noi è motivo di soddisfazione poter organizzare insieme a Silver Sea un nuovo evento in Fortezza Vecchia – commenta il Presidente di Porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali – perché testimonia non solo il rapporto ormai consolidato con la Compagnia ma anche uno sguardo diverso, di interesse concreto verso il nostro scalo e verso la città di Livorno, in particolare, verso la Fortezza Vecchia che diventa ancora una volta meta di iniziative per i crocieristi».

Il Messaggero Marittimo

In Fortezza VII edizione del Livorno Music Festival

LIVORNO - Prosegue la stagione estiva della Fortezza vecchia, che ospiterà anche quest'anno alcuni concerti della settima edizione del Livorno Music Festival (22 Agosto - 6 Ssettembre), presentata nei giorni scorsi a Palazzo Comunale dal direttore artistico Vittorio Ceccanti dell'associazione Amici della musica. Queste le quattro serate previste in Fortezza vecchia, tutte alle ore 21: giovedì 24 agosto "Sax al forte" concerto itinerante del gruppo di sassofoni guidato da Mario Marzi, uno dei migliori italiani, creerà un percorso negli attraverso gli ambienti più spettacolari della Fortezza per condurre il

(continua in ultima pagina)

In Fortezza Music Festival

pubblico verso le Cannoniere dove si concluderà la serata. Martedì 29, "Let's go pop" da Monteverdi a Mina, un percorso di canzoni dal Cinquecento agli anni Cinquanta.

Mercoledì 30, "Fiati all'opera! ", Beethoven e Glinka, musiche di Beethoven, Brahms, Wolf e Glinka. Infine domenica 3 settembre, "Electronic music", cinque giovani strumentisti e la grande esperienza di Yan Maresz compositore all'Ircam di Parigi, il grande centro di ricerca e creazione musicale fondato da Pierre Boulez nel 1977.

Il Festival è realizzato dal Comune di Livorno, con il contributo di Fondazione Livorno e Regione Toscana.

L'Autorità di Sistema portuale collabora fin dal primo anno di gestione della Fortezza, mettendo a disposizione gli spazi della Fortezza che offrono uno sfondo di livello al Festival.

I restanti dieci concerti del cartellone sono organizzati in luoghi altrettanto suggestivi, fra i quali il Palazzo della Gherardesca, il Teatrino di Villa Mimbelli ed il Mercato Centrale.

Il festival chiuderà mercoledì 6 Settembre al Grand Hotel Palazzo con lo spettacolo "Lachrymae".

Tralasciando bacini ed elettrificazione della Sgarallino

Darsena Europa, vecchio bando superato occorreva così tanto tempo per capirlo?

di Renato Rolli

LIVORNO - Nei primissimi giorni di questo infuocato mese di Agosto a Livorno la notizia della revoca del bando della piattaforma Europa - non una sorpresa, ma neppure propriamente una sciocchezzuola - è filata praticamente per occhio, eppure l'annullamento di una gara così fondamentale per il futuro del porto, della città e del territorio pone senz'altro un caposaldo che, però, a sua volta pone un quesito, indubbiamente ovvio, ma non per questo meno inquietante.

Il punto fermo è che, finalmente, si è trovato il coraggio di non perseverare su una strada che si stava (continua a pagina 2)

L'area adiacente al Tdt destinata alla darsena Europa

Darsena Europa vecchio bando

rivelando ogni giorno sempre meno realistica mentre il questo o, meglio, la questione che ne deriva è se gli esperti del mestiere, che fino a pochi giorni prima sostenevano il progetto accantonato avevano davvero bisogno di tutto questo tempo per farsi una ragione della poca congruità di certe premesse e per accorgersi che l'omnico progetto poggiava in buona parte su studi e analisi quanto meno discutibili. Sapranno, quegli esperti, fare ammenda cercando di recuperare almeno una parte dei tre anni infruttuosamente lasciati trascorrere?

Lo stringatissimo comunicato dell'AdSp che annunciava il superamento dell'ormai vecchio bando fu quasi brutalmente soffocato da quegli stessi organi di informazione che solitamente strillano sulle locandine ogni nuova o pseudo tale che riguardi lo scalo livornese. Il quotidiano più diffuso piazzò la notizia addirittura sulla pagina dei necrologi proprio mentre "Il Sole 24 ore", invece, le riservava nelle sue cronache nazionali uno spazio più congruo.

Il fatto che deve far pensare - lo abbiamo ricordato anche recentemente - è che soltanto poco più di un anno fa l'intera nomenklatura portuale, segretario generale, nonché responsabile del procedimento, in testa, si sperticava nelle laudi del discusso, controverso e (come oggi i fatti vanno confermando) avventato studio della Ocean Shipping Consultants, famoso, se non altro, per essere costato più di mille Euri a pagina mentre, con proterva sicumera, veniva disinvoltamente dato del disfattista (gufo, per gli odierni conformisti di maniera) a chi di tale studio indicava i (diversi) punti fragili, quasi al limite del fantasioso, e certe evidenti contraddizioni, non solo di merito, che in qualche caso avevano suscitato le salaci ironie di taluni addetti ai lavori.

Gira e rigira deve pur essere vero che i proverbi sono la saggezza dei popoli, infatti, come da copione, i nodi - o punti fragili - sono venuti al pettine.

Fa male ripensare a quanto avesse visto giusto quel dirigente genovese della Port of Singapore Authority quando, due giorni dopo che il famigerato studio di Osc, di cui nessuno oggi osa più parlare, era stato trionfalmente (l'avverbio non appaia esagerato) presentato in fortezza Vecchia, sostenne - la parafrasi, parola più, parola meno, è abbastanza fedele - che in realtà si trattava di qualcosa di simile a un puro desiderio, insomma un anelito di incredibile e fallace illusione del Pd Livornese e della Regione Toscana concepito nel tentativo di fronteggiare la drammatica crisi economica della costa toscana.

Al punto in cui ci troviamo, con la mesta tranquillità che ci deriva dal sapere che in questo allegro Paese maggiori sono le responsabilità che si portano e più si può sbagliare senza pagare, a chi opera nell'informazione non rimane altro che tenture di non lasciar calare la solita cortina di rassegnata e silenziosa ipocrisia anche su questo clamoroso e costoso fallimento.

Sarebbe, fra l'altro, interessante sapere anche quanto pubblico denaro è stato ingoiato dai costi delle campagne pubblicitarie e delle "ricerche di mercato" che l'Autorità portuale di allora (surrettiziamente ed *extra jus* tutt'ora in *"sella"*, nel significato latino di poltrona) hanno sostenuto in giro per il mondo per cercar di "vendere" il progetto darsena Europa. Altre risorse sacrificate al Moloch di una progettualità disinvolta che vanno a sommarsi agli oltre tre milioni e mezzo bruciati letteralmente nell'inutile elettrificazione della banchina Sgarallino, dove l'"avveniristico impianto" inaugurato il 12 Novembre del 2015, non ostante migliaia di attracchi, non è stato mai utilizzato e starà facendo la ruggine sotto qualche tettoia.

Sorvoliamo, poi, sull'argomento dei bacini da carenaggio, un sistema di strutture e di maestranze che una volta chiudeva egregiamente il cerchio del ben disegnato complesso portuale di Livorno e che oggi, con la derelizione del grande bacino in muratura e l'assurda situazione della struttura galleggiante Mediterraneo (l'incidente mortale risale ormai a due anni fa e il dissequestro giudiziario al Marzo di quest'anno) sembra essere oggetto di un temporeggiare tutto strumentale alla costruzione e al consolidamento di una sorta di "fatto fatalmente compiuto".

Intanto sembra (il sembra è di pura creanza) che il ministro Delrio lagnandosi con i suoi collaboratori più stretti del fatto che a Livorno farebbero dei gran pasticci, si sarebbe detto stanco di dover sempre essere proprio lui a doverli rimediare o, almeno, metterci delle pezze.

E dire che, sia il segretario generale che il giubilato presidente Gallanti si sono premurati in ogni occasione di precisare e sottolineare di aver sempre agito in concerto e con l'avallo del "vigilante ministero".

Sembra davvero che qualcosa non torni e che qualcuno non la conti giusta. Guardando bene, si potrà veder crescere qualche naso, ma non si noterà molto, dato che, ormai, di nasi regolari in giro se ne vedono sempre meno.

Intanto, mentre i bacini continuano a languire e il progetto della grande darsena riparte da zero come nel gioco dell'Oca, la macchina amministrativa del porto, bloccata da ridicole schermaglie di infima politica, continua ad attendere di entrare nel pieno delle sue funzioni mentre ignorando che anche a Livorno, guardando bene, non mancano personalità fornite di vasta esperienza e competenza e, sopra tutto di onestà e correttezza, per la segreteria generale dell'AdSp sembra si voglia guardare ad ogni costo verso qualcuno che venga da fuori sperando in un soggetto *super partes*, non considerando che l'esperienza insegna che anche il forestiero a calarsi *in partibus* fa prestissimo

In vendita a Livorno quote (80%) della Spil

LIVORNO - E' stata indetta la procedura aperta di vendita dell'80% delle quote sociali della Spil - Strategie Contract Logistic, newco per la logistica por-

(continua a pagina 2)

In vendita a Livorno

tuale, partendo da un valore base di 13.760.000 euro. La nuova società è scaturita dalla partecipata a maggioranza comunale Spil - Società Porto industriale di Livorno (61,4% Comune Livorno, 15,4% Mps, 14,9% Banco Popolare, 6,5% Camera di commercio), che negli ultimi anni attraversa una crisi societaria tale da aver fatto maturare passività intorno ai 47 mln di euro.

La "vecchia" Spil negli ultimi anni si era configurata come società di gestione immobiliare per la riconversione di aree industriali dismesse ma, alcune scelte come la trasformazione dell'ex cinema cittadino Odeon in parcheggio, l'avrebbero penalizzata. Ora, la giunta del sindaco Filippo Nogarin (M5S), affiancando nelle scelte la governance attuale, ha ispirato la nascita di una newco che sarà dedita alla logistica portuale e rafforzata da subito col conferimento in essa di un asset molto ambito, cioè il terminal della Paduletta, una delle aree "di punta" nel porto di Livorno per la movimentazione di container.

Questa proprietà è stata tratta dal patrimonio della vecchia partecipata comunale. Il bando prevede un criterio di aggiudicazione basato sull'offerta economicamente più vantaggiosa, che sarà valutata sul miglior rapporto qualità-prezzo. Scadenza il prossimo 19 Settembre. Il 20% della newco rimane alla Spil, a cui è stato modificato lo statuto societario aggiungendo, tra gli impegni possibili, quelli delle gestione della mobilità urbana (sosta e parcheggi) insieme alla tradizionale gestione del patrimonio immobiliare in possesso nel porto e in città. Per la vecchia partecipata Spil a inizio anno era stato chiesto il concordato preventivo a causa di una marcata crisi economico-finanziaria, ma le nuove decisioni prese dal Comune e dalla giunta Cinquestelle hanno portato a ritirare la richiesta confidando in un rilancio da ottenere proprio con le nuove strategie di valorizzazione del patrimonio della Spil.

LA CRISI DELLE ACCIAIERIE

Rebrab chiede 170 milioni per Aferpi

Jindal sempre in prima fila, in settimana il punto sulle navi di blumi attese da un mese. Addendum sempre più in bilico

PIOMBINO

La cifra richiesta da **Issad Rebrab** per cedere Aferpi a **Sajjan Jindal** sarebbe di 170 milioni, almeno una quarantina in più di quelli che l'industriale algerino sostiene di aver speso fino a oggi a Piombino.

Lo sostengono fonti qualificate, specificando che in realtà la cifra è solo uno degli elementi di una trattativa che è di tipo triangolare, visto che investe non solo attuale proprietà e potenziali nuovi acquirenti, ma ovviamente anche il Governo.

Quel che si sa al momento è che il ministro **Carlo Calenda** sembra sempre più tentato da una rescissione del contratto, possibile secondo i termini del cosiddetto addendum, che nella sostanza sembra aver avuto solo la funzione di prolungare gli ammortizzatori sociali e la protezione dei lavoratori da possibili licenziamenti.

Il primo degli step previsti, e cioè l'impegno a far ripartire entro agosto il tpp per produrre 80mila tonnellate di rotaie onorando contratti già firmati, e l'arrivo di billette per la ripartenza entro ottobre del treno vergella e barre, infatti ormai pare impossibile da rispettare,

Delle navi che dovevano portare blumi (tra l'altro prodotti da Jindal e British Steel) nulla più si è saputo, se non – per bocca dell'azienda – che un nuovo aggiornamento della situazione verrà fatto in settimana, forse venerdì 25, e che nell'ultima settimana di agosto potrebbero essere disponibili solo 5500 tonnellate di blumi.

Per il sindacato questo piccolissimo quantitativo, 2-3 giorni di lavorazione, potrebbe essere solo un escamotage per rispettare i termini dell'addendum e quindi al momento la linea sarebbe quella di non accettare un'eventuale riavvio del treno rotaie per pochissimi turni, giudicato «una ripartenza di facciata e che non consentirebbe di rispettare il volume degli ordini».

Intanto però il commissario **Piero Nardi** ai primi del mese aveva inviato una lettera sia al Gruppo Aferpi che al Gruppo Cevital per monitorare l'applicazione dell'addendum e in particolare vigilare sulla ripresa dell'attività produttiva.

Dopo l'incontro di questa settimana con l'azienda è probabile che i sindacati chiedano un confronto al Mise già per i primi di settembre. Al centro non solo l'addendum ma anche il punto sulle trattative con Jindal, dopo le verifiche fatte da Jsw sulla possibile ripartenza dell'altoforno, idea che fin qui sembra aver incontrato in città reazioni solo di scetticismo e incredulità. *(cloz)*

Il treno rotaie delle acciaierie Aferpi (foto Paolo Barlettani)

Il Tirreno

Cevital, traballa il progetto brasiliano

Ghignoli (Fiom): troppe analogie, andiamo al superamento di Rebrab per tornare a produrre acciaio

PIOMBINO

Si smonta il progetto siderurgico di **Issad Rebrab** nello stato brasiliano del Parà, dove il presidente di Cevital aveva annunciato di voler trasferire e rimontare l'altoforno ex Lucchini. Rebrab secondo fonti giornalistiche brasiliane starebbe valutando di trasferire il progetto siderurgico in un'altra regione, ma di fatto nel Parà dopo due anni di nulla stanno cercando un altro partner.

Da qui parte il ragionamento di **Jonathan Ghignoli**, coordinatore rsu Fiom, che vede «troppe analogie. Uno schema, quello di Rebrab, che sta diventando conosciuto e per questo servono contromisure».

La contromisura per Ghignoli è rappresentata «dalla posizione di tutto il sindacato» e cioè «andare al superamento di Cevital sulla siderurgia e poco importa se qualche "marxista per Rebrab" invoca il prestito ponte con restituzione per fargli partire l'investimento più bello del mondo. I dati dicono che l'amministrazione comunale ha ottemperato a tutte le sue richieste, il Governo ha messo a disposizione un pacchetto che vale svariati milioni (certificati bianchi, costo dell'energia, superbanchiere per sbloccare la timida e nemica lobby finanziaria italiana, le infrastrutture logistico-portuali e dulcis in fundo ammortizzatori sociali overtime e supersizes)».

Nel quadretto disegnato dal coordinatore rsu Fiom c'è poi **Enrico Rossi**, definito «ultimo baluardo del fortino cevitaliano, che di fronte all'evidenza ha dovuto alzare bandiera bianca dopo la presentazione dell'ennesimo piano industriale logistico, che aveva il solito vizio di non essere accompagnato da un piano finanziario». Allora per Ghignoli «superiamo Rebrab e poniamoci due obiettivi, quelli i del 24 aprile 2014: il primo è la produzione di acciaio e il secondo è il delta occupazionale uguale a zero alla fine degli investimenti». Il leader delle rsu Fiom rifiuta di entrare nel dibattito Afo sì-Afo no, «perché al sindacato compete essere razionale, e qualunque sia la tecnologia, purché si faccia e sia coperta finanziariamente. E se è ciclo integrale perché no purché rispetti gli standard di sicurezza e ambientali».

Infine una riflessione sull'ammortizzatore sociale, cioè quella cig "speciale" che tanto fa discutere: «Appurato che la paga oraria è come quella della solidarietà – dice Ghignoli – che l'Inps ha pagato nei tempi stabiliti e che ci sono da risolvere i problemi fiscali, questo mese la presenza in fabbrica è ridotta ai minimi termini: siamo sicuri che il vecchio cds non sarebbe saltato subito al primo mese e ora saremmo a discutere di un altro ammortizzatore molto più devastante?».

Jonathan Ghignoli

PIOMBINO IL SINDACATO CHIEDE UN INCONTRO AL MINISTERO PER CHIARIRE LA SITUAZIONE

Problemi per Rebrab anche in Brasile: e ora?

DAL BRASILE arriva la notizia che il progetto presentato da Issad Rebrab per l'insediamento industriale sta incontrando delle difficoltà. Tra l'altro si em parlato di questo piano anche in relazione con Piombino: in un primo tempo sembrava che l'altoforno potesse essere smontato e mandato in Brasile proprio per questa fabbrica. «Se le notizie che ci arrivano trovassero fondamento – afferma Davide Romagnani, segretario della Fiom – dimostrerebbero che le difficoltà del patron di Cevital non riguardano solo Piombino, ma anche l'insediamento di Marabá in Brasile».

«NON CI SERVIVA certo questa ennesima conferma – continua Romagnani – per avere la sensazione che di fatto nella sostanza l'addendum sottoscritto da Cevital al Ministero e nella sostanza è disatteso pertanto, contestualmente o subito dopo gli aggiustamenti dei problemi riscontrati nelle buste paga, penso dovremo chiedere immediatamente un incontro al Ministero. Non solo per accelerare sulla sostituzione Cevital in siderurgia, Per chiedere maggiori investimenti nelle infrastrutture, e nelle bonifiche». Romagnani parla anche delal ricerca del nuovo partner per le Acciaierie. «Sarà utile capire le reali intenzioni in campo – afferma il segretario Fiom – occorre promuovere una discussione di merito sulle prospettive e sul futuro del nostro territorio, lasciando a margine l'inutile chiacchiericcio ferragostano di chi, come direbbe De Andrè, non avendo altro da fare dispensa "buoni consigli". Su questa partita in particolare non accetteremo di trovarci a giochi determinati, così come accaduto per il decreto del 23 giugno. Un decreto che abbiamo subito, come molti provvedimenti di questo governo. Sebbene rimangano alcuni importanti problemi, legati alle detrazioni e al bonus Renzi, ai quali dovremmo dare immediata soluzione, la preoccupazione più grande era per il possibile ritardo del pagamento che per le imprese dell'indotto è stato anche di oltre 7 mesi».

AFERPI

Il segretario Fiom Davide Romagnani: «Lasciamo da parte le chiacchiere e concentriamoci su ciò che si deve fare»

«CREDO – conclude Romagnani – che sia doveroso ringraziare quanti hanno reso possibile recuperare 209 giorni su 210, tutta la rsu, le strutture dell'Inps, i tecnici informatici aziendali, e non ultimo il contributo fattivo del sottosegretario Silvia Velo. Questo significa solo che abbiamo ancora tutta la strada in salita da percorrere, abbiamo però dalla nostra parte uno strumento di ammortizzatore sociale che consentirà di coprire di più e meglio rispetto al contratto di solidarietà dopo le modifiche legislative del JobsAct».

PORTO DI ANCONA: FINE SETTIMANA DA RECORD

ANCONA – Il porto di Ancona al centro delle vacanze. Sono più di 38 mila, infatti, le persone transitate da venerdì a domenica, 8 mila in più rispetto allo stesso fine settimana del 2016, quando furono 30 mila, con una crescita del +29%. I passeggeri imbarcati sono stati 12.514, quelli sbarcati 24.041. Al dato si aggiungono i 2.104 in transito per la crociera Msc Sinfonia.

La tratta della Grecia è stata ancora vincente nel weekend, con 21 mila passeggeri fra 7.300 imbarcati e 13.700 sbarcati. In transito da e per la Croazia sono state 12 mila le persone, con 4.300 imbarchi e 7.700 sbarchi. Sono state 2.900 i passeggeri sulla direttrice per l'Albania, con 600 imbarcati e 2.300 sbarcati. Fra i 2.104 passeggeri di Msc Sinfonia, che hanno potuto scoprire il capoluogo e il suo territorio, 314 si sono imbarcati e 341 sono sbarcati decidendo così di iniziare e terminare la loro vacanza ad Ancona.

Le navi che hanno toccato lo scalo dorico sono state, fra venerdì e domenica, 17 di cui 7 rispettivamente per la Grecia e la Croazia e 3 per l'Albania. Le automobili in transito, in tre giorni, sono state 7.389 di cui 4.440 per la Grecia, 2.173 per la Croazia e 776 per l'Albania. I bus sono stati 66 di cui 37 sulla direttrice greca e 29 su quella croata. I tir che sono passati al porto di Ancona sono stati 731 di cui 598 sulla direttrice della Grecia, 20 per la Croazia e 113 per l'Albania.

"Il risultato di questi giorni è, ancora una volta, il frutto di una grande collaborazione fra le istituzioni e fra tutti i soggetti che operano al porto, sia quelli che si occupano dei controlli sia quelli che garantiscono i servizi alle persone e ai mezzi in transito – commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -, un grande lavoro per contribuire alla sicurezza dello scalo, su cui c'è sempre la massima attenzione, senza però appesantire oltre misura le procedure e i tempi di imbarco e di sbarco dei passeggeri".

Porto di Ancona: fine settimana da record, 38 mila passeggeri in transito, +29% rispetto allo stesso weekend del 2016

(FERPRESS) – Ancona, 21 AGO – Il porto di Ancona al centro delle vacanze. Sono più di 38 mila, infatti, le persone transitate da venerdì a domenica, 8 mila in più rispetto allo stesso fine settimana del 2016, quando furono 30 mila, con una crescita del +29%. I passeggeri imbarcati sono stati 12.514, quelli sbarcati 24.041. Al dato si aggiungono i 2.104 in transito per la crociera Msc Sinfonia.

Lo rende noto un comunicato dell'Autorità di Sistema.

"La tratta della Grecia è stata ancora vincente nel weekend, con 21 mila passeggeri fra 7.300 imbarcati e 13.700 sbarcati. In transito da e per la Croazia sono state 12 mila le persone, con 4.300 imbarchi e 7.700 sbarchi. Sono state 2.900 i passeggeri sulla direttrice per l'Albania, con 600 imbarcati e 2.300 sbarcati. Fra i 2.104 passeggeri di Msc Sinfonia, che hanno potuto scoprire il capoluogo e il suo territorio, 314 si sono imbarcati e 341 sono sbarcati decidendo così di iniziare e terminare la loro vacanza ad Ancona.

"Le navi che hanno toccato lo scalo dorico sono state, fra venerdì e domenica, 17 di cui 7 rispettivamente per la Grecia e la Croazia e 3 per l'Albania. Le automobili in transito, in tre giorni, sono state 7.389 di cui 4.440 per la Grecia, 2.173 per la Croazia e 776 per l'Albania. I bus sono stati 66 di cui 37 sulla direttrice greca e 29 su quella croata. I tir che sono passati al porto di Ancona sono stati 731 di cui 598 sulla direttrice della Grecia, 20 per la Croazia e 113 per l'Albania.

"Il risultato di questi giorni è, ancora una volta, il frutto di una grande collaborazione fra le istituzioni e fra tutti i soggetti che operano al porto, sia quelli che si occupano dei controlli sia quelli che garantiscono i servizi alle persone e ai mezzi in transito – commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -, un grande lavoro per contribuire alla sicurezza dello scalo, su cui c'è sempre la massima attenzione, senza però appesantire oltre misura le procedure e i tempi di imbarco e di sbarco dei passeggeri".

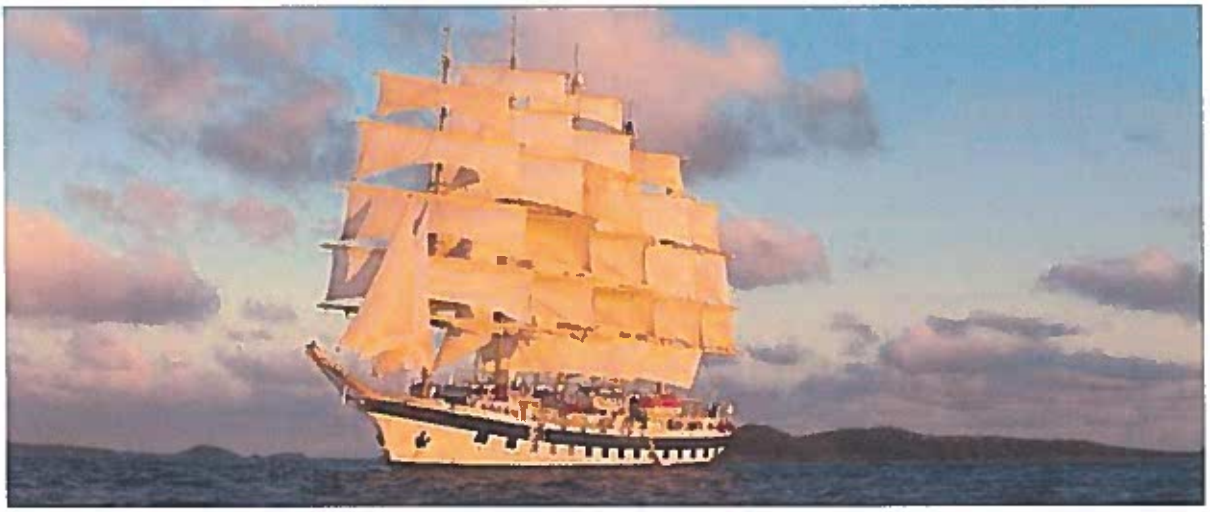
Porti: ad Ancona nel week-end oltre 38 mila passeggeri

8 mila in più rispetto a un anno fa, Grecia al top

(ANSA) - ANCONA, 21 AGO - Il porto di Ancona protagonista delle vacanze. Sono state più di 38 mila le persone transitate da venerdì a domenica dallo scalo, 8 mila in più rispetto allo stesso fine settimana del 2016. I passeggeri imbarcati sono stati 12.514, quelli sbarcati 24.041. A questo dato si aggiungono i 2.104 in transito per la crociera Msc Sinfonia. La tratta della Grecia è stata vincente anche in questo weekend, con 21 mila passeggeri fra 7.300 imbarcati e 13.700 sbarcati. In transito da e per la Croazia 12 mila le persone. "Il risultato di questi giorni è il frutto di una grande collaborazione fra le istituzioni e fra tutti i soggetti che operano nel porto, sia quelli che si occupano dei controlli sia quelli che garantiscono i servizi alle persone e ai mezzi in transito" ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale Rodolfo Giampieri.

Crociere: ad Alghero veliero Royal Clipper con 220 turisti

Per i passeggeri full immersion fra storia e mare



(ANSA) - ALGHERO, 21 AGO - Un'altra nave da crociera ad Alghero: in rada da questa mattina il veliero Royal Clipper, battente bandiera della Repubblica di Malta. Proveniente dal porto di Bonifacio, in Corsica, è arrivata alle 8. La partenza per Porticcio, sempre in Francia, è programmata per le 17. A bordo ci sono 220 passeggeri e 106 uomini d'equipaggio.

Per i turisti la possibilità di una full immersion fra storia e bellezza naturalistiche e paesaggistiche della cittadina catalana. Senza dimenticare spiaggia e mare. La nave è lunga 132,74 metri e larga 16. La stazza è di 4.425 tonnellate, il pescaggio di quasi sei metri.

Il Secolo XIX

DOPO LA NAVE INCAGLIATA AD ANVERSA E I DRAGAGGI IN RITARDO AD AMBURGO

L'estate nera dei porti nordeuropei

Cede un pezzo di ferrovia a Karlsruhe: traffico bloccato verso Rotterdam

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Sembrano i binari delle montagne russe: salgono e scendono irregolarmente, poi curvano a destra, ma alla fine si interrompono su una soletta di cemento messa in fretta e furia per evitare cedimenti ulteriori.

Anche la Germania a volte sbaglia i calcoli, ma quando succede i danni sono notevoli. Da più di una settimana quei 400 metri di rotaie che si trovano a Rastatt, vicino a Karlsruhe, vanto del sistema intermodale tedesco, sono crollati. Colpa dei lavori di costruzione del tunnel per una linea ad alta velocità che gli ingegneri stavano scavando proprio sotto quel pezzo di linea. Errore di progettazione, nuove tecniche per la realizzazione della galleria, semplice cedimento dovuto alle piogge degli ultimi giorni: ora i tedeschi sono a caccia delle cause che al momento assomigliano più a giustificazioni necessarie per parare la figuraccia. Perché quell'errore di calcolo sta interrompendo la linea merci più trafficata in Europa, il corridoio ferroviario Genova Rotterdam. Da lì passando tutti i container che la Svizzera e la pianura Padana inviano ai porti del Nord Europa invece di spedirli a Sud, alle più vicine banchine di Genova. È un po' come se l'aspirapolvere si fosse intoppata: sino a sabato prossimo certamente la linea non sarà riaperta, anche se ancora ieri in Germania stavano tentando di puntellare lo smottamento con 10.500 metri cubi di cemento. Operatori e spedizionieri sono nel panico. Tutti quei container che prendevano il treno per arrivare a Rotterdam sono fermi. Si tratta di centinaia di treni merci al giorno che non potendo transitare, bloccano «le relazioni Benelux-Italia, Germania-Italia e Scandinavia-Italia, nonché i collegamenti import-export della Svizzera - spiega Hupac, uno degli operatori logistici più colpiti dallo stop - In questo periodo estivo legato al Ferragosto in Italia, l'impatto è ancora piuttosto limitato», ma i rischi aumentano se i binari non verranno riparati velocemente. E gli operatori stanno mettendo in campo tutte le alternative possibili, via treno e via camion. C'è chi passa dal Brennero, c'è chi proverà a transitare dai valichi alternativi per raggiungere la destinazione, ma al momento è possibile far partire solo le spedizioni «più urgenti», cioè più o meno il 50% della merce bloccata. Persino la Svizzera - dove la quasi totalità dei carichi viaggia su treno - ha dovuto derogare a uno dei principi che hanno governato sino ad oggi la politica dei trasporti della Confederazione e ha così allargato le maglie per permettere il transito anche ai camion. «Solo sino a che non sarà ripristinato il servizio». Però il problema è proprio questo: non si sa quando la linea potrà tornare a funzionare. «Un passaggio su strada è problematico perché le risorse necessarie (camion, autisti) spesso non sono disponibili a breve termine» spiega ancora Hupac che vede «i maggiori rischi nella perdita di fiducia da parte del cliente nel trasporto combinato».

È l'estate nera dei porti del Nord Europa: per prima ne ha fatto le spese la portacontainer cinese, incagliata ad Anversa; poi la congestione ai terminal che ha costretto all'introduzione di una sovrattassa e le polemiche sulla lentezza delle dogane tedesche; quindi l'accusa dell'Authority di Amburgo sui dragaggi promessi e mai effettuati; ora la Germania sbaglia un tunnel e interrompe un corridoio logistico tra i più importanti al mondo. Il mito del Nord Europa è incrinato, tocca ai nostri porti e a Genova, in particolare, approfittarne. Sempre che l'Italia sia davvero in grado di farlo.

www.themeditelegraph.it

OPERE PUBBLICHE

Ricorsi record e i cantieri non vanno avanti

Albanese e Pinna A PAGINA 4

DOSSIER

Cantieri fermi, fondi sprecati Ecco l'Italia che si è bloccata

Opere incompiute anche da 30 anni: il record è della Sicilia Dighe, scuole, strade e persino cimiteri nella lista dello scandalo

FABIO ALBANESE
NICOLA PINNA
TORINO

Sicilia
La diga Pietrarossa è in costruzione dal 1990

C'è chi peggiora anno dopo anno. Abruzzo, Lombardia, Sardegna, Sicilia e Umbria rallentano ulteriormente il ritmo dei loro cantieri pubblici. E mentre un po' ovunque si tenta (con fatica e con risultati non eccellenti) di raggiungere l'obiettivo del completamento delle incompiute, in queste cinque regioni il numero delle opere bloccate addirittura aumenta. Negli ultimi tre anni molti lavori in Italia sono ripartiti, ma ancora ci sono almeno 752 cantieri aperti. Per chiuderli ci vorrebbero quasi 2 miliardi di euro, ma nel frattempo restano inutilizzate opere pubbliche che valgono 3,5 miliardi. «Tutto questo non accade per caso - spiega il costituzionalista Alfonso Celotto -. Il primo problema è che le opere vengono finanziate per lotti e non interamente. Questa è una tecnica che la politica adotta per accontentare più territori. Il secondo problema è quello dei ricorsi: sugli appalti sarebbe necessario prevedere un solo grado di giudizio di fronte al Consiglio di Stato».

Campania
La bonifica dell'ex area industriale di Bagnoli comincia nel 1988

Il record della Sicilia

La regione «leader» per le incompiute è la Sicilia. Secondo l'ultima rilevazione del ministero delle Infrastrutture, nell'isola ci sono 158 delle 752 opere incompiute, in aumento rispetto al precedente rapporto (113). Si va da appalti minimi, come il centro per immigrati di Pachino, nel Siracusano, dove servono appena 2.200 euro per il completamento, alla ormai infinita vicenda della diga Pietrarossa: storia che risale al 1982, posa della prima pietra nel 1990, completa al 95 per cento. Collocata tra le province di Catania e Enna, finora è costata 74 milioni di euro. Per completare quel 5 per cento che porterebbe la capienza a 45 milioni di metri cubi, occorrono 50 milioni ma il problema dei problemi è un altro: un insediamento romano di età imperiale scoperto 3 anni dopo l'avvio dei lavori e su cui la Soprintendenza ai beni culturali ha posto un vincolo.

Il cimitero di Taranto

Tra le regioni con più opere ferme c'è anche la Puglia. Ne ha 87, secondo il ministero. E nemmeno i morti hanno pace se è vero che il nuovo cimitero di Taranto è in costruzione da anni e, sebbene sia finalmente fruibile, dopo una spesa di 9 milioni di euro ne occorrerebbero altri 3 per finirlo; ma i lavori sono fermi.

Calabria e Campania

Certo, aperta finalmente la "nuova" autostrada del Mediterraneo, ex A3, sia la Campania sia la Calabria si sono tolti di dosso il bubbone più grande e clamoroso. Ma da fare resta tanto. In Calabria sono 17 le opere non finite. Tra ospedali, parchi, scuole, isole ecologiche, spicca la costruzione della "Sibari-Silana", 35 milioni già spesi, completata all'80 per cento ma inutilizzabile fin quando non si troveranno i soldi per il restante 20. E la Campania, 26 incompiute in elenco, da Napoli a Salerno ad Avellino, ha in elenco una tra le opere più mastodontiche e costose: il risanamento dell'ex area industriale di Bagnoli. Forse si riparte - il mese scorso il nuovo via - ma le previsioni più ottimistiche parlano del 2024 per il fine lavori.

La vela di Calatrava
Nel quartiere romano di Tor Vergata la giunta di Walter Veltroni aveva pensato di realizzare un capolavoro architettonico tutto dedicato allo sport. Per creare l'opera il Campidoglio aveva scelto la firma celebre di Calatrava, che ha progettato quella che poi è stata ribattezzata come "La grande vela". Una pinna di squalo fatta da tubi bianchi intrecciati che avrebbe messo insieme i palazzetti del basket e del volley e anche la piscina per i mondiali di nuoto del 2009, che invece si sono disputati al Foro Italico. L'impresa doveva costare 60 milioni, ma al momento dell'assegnazione del cantiere il costo era già raddoppiato. Ma nel corso dei dodici anni le cifre sono salite: per completare tutto sarebbero necessari 660 milioni e infatti il cantiere è rimasto a metà.

Caso Toscana
La Provincia di Siena ha una sede storica di fronte al Duomo, nel centro della città. Ma nel 2005 decide di costruire una nuova (e grandiosa) palazzina con l'obiettivo dichiarato di accorpare tutti gli uffici. L'operazione vale più di 8 milioni di euro per le opere, più altri 4 per la progettazione, l'acquisto del terreno e la bonifica. Il progetto è grandioso: un palazzo alto 17 metri con spazi per 4510 metri quadri. Alle solite lungaggini, in questo caso si è aggiunto un altro problema: le nuove norme antisismiche. Il progetto non ne tiene conto e così il palazzo non si può completare. Anzi, per ultimare i lavori ci sarebbe bisogno di un finanziamento aggiuntivo.

Lombardia
Il nuovo ostello della gioventù di Lecco: doveva essere finito nel 2008

La strada della morte
Negli 80 chilometri che separano Olbia e Sassari ci sono oltre 100 croci. Da anni si lavora per raddoppiare le corsie, ma dei dieci lotti previsti dal progetto solo quattro sono stati completati. Negli altri i lavori sono fermi per le difficoltà economiche delle aziende e anche per le inchieste giudiziarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sardegna
Il raddoppio della Statale è iniziato nel 2011 ma solo 4 lotti su 10 sono pronti

Delrio: "L'80 per cento degli appalti Anas è fermo"

Lentezza della burocrazia, fondi che mancano, ditte che falliscono, progetti sbagliati o inutili. Per capire i perché delle opere incompiute in Italia, le spiegazioni sono tante e tutte concrete. La situazione più grave, almeno secondo il ministro Graziano Delrio, è quella dei lavori stradali: «Tra il 75 e l'80 per cento dei bandi di gara dell'Anas sono bloccati dai ricorsi. Noi facciamo tutto ciò che possiamo, abbiamo sbloccato la Val Trompia, la Roma-Latina, ma i ricorsi delle ditte, le stesse aziende che quando vanno all'estero non creano alcun problema, finiscono per bloccare tutto». Per Delrio, dunque, i contenziosi davanti ai Tar rappresentano una delle cause principali dei ritardi: «Gran parte dei lavori pubblici, bandi di gara per miliardi, sono bloccati per i ricorsi e la litigiosità delle aziende - ha spiegato il ministro delle infrastrutture -. «Parlo di ditte - ha spiegato Delrio - che hanno perso la gara o non vogliono andare avanti nei lavori. Voglio fare un'operazione verità: bisogna dire chiaramente che la grande litigiosità delle imprese sta bloccando miliardi di lavori. Tutti dovrebbero lavorare avendo più attenzione, tenendo a cuore gli interessi nazionali e pensare meno ad avvocati e Tar». [E. ALB. - N. PIN.]

© RIPRODUZIONE RISERVATA