



Primo Piano:

- **Riforma Portuale** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

"...Diga foranea e retro porti sindaci al governo..." T Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...hub per il gas..." (Il Sole 24 Ore)

Livorno:

"...Corsini, è ora delle decisioni..." (La Gazzetta Marittima)

"...Aumento di rotabili, auto nuove e passeggeri..." (Corriere Marittimo, La Gazzetta Marittima, L'Informatore Navale)

Piombino:

"...Autorità Portuale, gestione infuocata..." (Il Telegrafo, La Nazione)

"...Alto Tirreno, 'numeri' Ok, bene Piombino..." (Ansa, Il Tirreno, Il Telegrafo)

"...Buste paga Aferp..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

Ancona:

"...week-end da record..." (La Gazzetta Marittima)

Taranto:

"...alleanza con Basilicata per la Zes..." (The Medi Telegraph, Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Riforme, in discussione tutto l'impianto..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Messina:

"...La Sicilia e il ponte, occasione mancata..." (Giornale di Sicilia)

"...Ampliamento del porto, i lavori riprenderanno entro settembre..." (Gazzetta del Sud)

"...Tremestieri di procede verso inizio lavori..." (Ferpress, gazzettadelsud.it)

Palermo:

"...Torna l'acqua, ma è ancora emergenza..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Riforma portuale dal 5 settembre si fa sul serio?

ROMA - Dicono che entro il mese di settembre partiranno le novità più importanti e anche determinanti per la portualità nazionale, in attuazione della seconda

e definitiva fase della riforma voluta dal ministro Delrio. C'è già una data: per quanto il Parlamento sia ancora tranquillamente in ferie (vedi a lato) martedì 5 settembre a Roma si riunirà

per la prima volta il "parlamentino" dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, per avviare quel confronto tra presidenti che sarà alla base della trasfor-

A.F.

(segue in ultima pagina)

Riforma portuale

mazione dei tanti piccoli portuali locali in un vero e proprio "sistema portuale nazionale". E in quella sede si cominceranno a varare i piani che vedranno - nei limiti

del possibile e certo non senza resistenze - la specializzazione di alcuni scali rispetto ad altri, la rete dei collegamenti ferroviari e superstradali ottimizzata per la logistica e non per le aspirazioni di ciascuno, e anche le priorità degli investimenti pubblici.

La speranza è che i tempi ad oggi dimostrati dalla riforma - tempi davvero eccessivi, per non

definirli ancora peggio - subiscano una forte accelerazione. E questa accelerazione consenta anche di avere un quadro più generale e più dettagliato di dove sta andando l'Italia dello shipping. Vale per tutti: nella speranza che davvero siano finiti i tempi dei "pollai" grandi e piccoli. Di nuova data ritirare dal mercato - metaforicamente parlando - ne abbiamo avute abbastanza.

The Medi Telegraph

Genova, su diga foranea e retroporti sindaci al lavoro sull'asse Liguria-Pianura

Genova - Nell'incontro conoscitivo di giovedì scorso presso il Comune di Genova tra il sindaco Marco Bucci, il collega di Alessandria Gianfranco Cuttica di Revigliasco si è toccato anche il tema dei trasporti e della logistica.



Genova - Nell'incontro conoscitivo di giovedì scorso presso il Comune di Genova tra il sindaco Marco Bucci, il collega di Alessandria Gianfranco Cuttica di Revigliasco si è toccato anche il tema dei trasporti e della logistica, e in particolare dell'accordo necessario a Genova con i Comuni dell'entroterra **per sviluppare il sistema di infrastrutture collegate al Terzo valico.**

Mentre si attende da Mercitalia l'esito delle manifestazioni di interesse per i parchi ferroviari di Alessandria e Novi, i Comuni cercano di fare asse sulle infrastrutture, seguendo la strada indicata dal governo sia con la riforma Delrio (d.lgs. 169/2016), che ha trasformato le Autorità portuali in sistemi logistici, sia con il nuovo Codice appalti (d.lgs. 50/2016) che ha introdotto un nuovo sistema di pianificazione delle opere pubbliche, incardinato sul Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) e sul Documento pluriennale di pianificazione (Dpp), in cui dovranno entrare tutte le infrastrutture che il governo considera strategiche - entro aprile 2018 - **e che in parole povere deve garantire la realizzazione di opere utili e condivise dai territori che le ospitano.**

Il percorso di condivisione delle strategie sui temi logistici è già stato affrontato a partire dallo scorso anno dalle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria con il sistema degli Stati generali, e ora anche i Comuni interessati al Terzo valico organizzeranno in autunno «un incontro, che spero potrà essere pubblico e qui da noi, proprio per presentarci compatti sul tema del porto di Genova-Savona - dice l'assessore allo Sviluppo economico di Alessandria, Riccardo Molinari - **e sostenere il finanziamento da parte del governo per la nuova diga foranea**».

- segue

L'opera costa un miliardo: la risagomatura dell'imboccatura di Ponente (necessaria per far arrivare le navi di ultima generazione al terminal Bettolo oggi in costruzione) da sola costa 240 milioni. Nel bilancio di previsione 2017 l'Authority **ne ha accantonati 10 per la progettazione, contando di mettere a gara questa fase entro fine anno.**

A maggio, proprio agli ultimi Stati generali, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio annunciò la volontà di proporre la diga tra i progetti finanziabili in ambito Eu-China Connectivity Platform, il veicolo con cui la Commissione europea dialoga con Pechino nell'ambito del piano Obor (One Belt One Road, obiettivo: rafforzare le infrastrutture di collegamento Cina-Europa). **Il ministro aggiunse che l'opera era finanziabile attraverso un fondo ad hoc con Cassa depositi e prestiti.**

«I Comuni interessati all'incontro - dice Molinari - per noi dovrebbero essere Genova, Alessandria, Novara» ma è facile che l'invito arriverà anche a Savona. Per Palazzo Tursi, al tema sta lavorando Francesco Maresca, consigliere comunale delegato al Porto, che punta a inserire anche Piacenza per la valenza del suo polo logistico per Genova. Ma ai Comuni serve incontrarsi soprattutto per definire le strategie sui retroporti: «Noi - spiega Molinari - vorremmo evitare concorrenze inutili, specie tra Alessandria e Novara. Penso sia giusto sfruttare prima l'esistente, **e poi man mano che i traffici cresceranno valutare i futuri investimenti: se qualcosa rimarrà anche qui, ben venga**».

Sono diversi infatti i potenziali "retroporti" per il sistema Genova-Savona, che vedrà triplicata la sua capacità al 2022, una volta ultimati Terzo valico e ancor prima Terminal Bettolo e Piattaforma Maersk. Il porto avrà quindi necessità di effettuare operazioni di smistamento o ricezione della merce già in Pianura padana: oggi con Genova lavora soprattutto Rivalta Scrivia, dove l'Authority punta a entrare con delle quote, ma è noto che l'ente guarda anche a Orbassano come possibile porta sulla Torino-Lione, mentre a giugno sul [**Secolo XIX-The MediTelegraph Fabrizio Palenzona**](#), il principale mediatore nel settore finanziario e delle infrastrutture in Italia, dato come **sempre più vicino alla Msc di Gianluigi Aponte** (che sotto la Lanterna, va ricordato, a breve potrebbe avere due quote di maggioranza e due di minoranza in quattro terminal differenti) auspicava un'alleanza proprio tra il secondo armatore mondiale nel settore container e Db Schenker, con Alessandria come «la soluzione più logica» per un eventuale retroporto.

Insomma, **contenuti e interessi economici ci sono**, ai sindaci potrebbe toccare il compito di gestirli.

MOLINARI E MARESCA SUL DOSSIER. AL TAVOLO ANCHE NOVARA, SAVONA, PIACENZA

Diga foranea e retroporti, i sindaci cercano l'asse tra la Liguria e la Pianura

Vertice Genova-Alessandria in autunno per definire le strategie sulle banchine

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Nell'incontro conoscitivo di giovedì scorso presso il Comune di Genova tra il sindaco Marco Bucci, il collega di Alessandria Gianfranco Cuttica di Revigliasco si è toccato anche il tema dei trasporti e della logistica, e in particolare dell'accordo necessario a Genova con i Comuni dell'entroterra per sviluppare il sistema di infrastrutture collegate al Terzo valico.

Mentre si attende da Mercitalia l'esito delle manifestazioni di interesse per i parchi ferroviari di Alessandria e Novi, i Comuni cercano di fare asse sulle infrastrutture, seguendo la strada indicata dal governo sia con la riforma Delrio (d.lgs. 169/2016), che ha trasformato le Autorità portuali in sistemi logistici, sia con il nuovo Codice appalti (d.lgs. 50/2016) che ha introdotto un nuovo sistema di pianificazione delle opere pubbliche, incardinato sul Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgt) e sul Documento pluriennale di pianificazione (Dpp), in cui dovranno entrare tutte le infrastrutture che il governo considera strategiche - entro aprile 2018 - e che in parole povere deve garantire la realizzazione di opere utili e condivise dai territori che le ospitano.

Il percorso di condivisione delle strategie sui temi logistici è già stato affrontato a partire dallo scorso anno dalle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria con il sistema degli Stati gene-

rali, e ora anche i Comuni interessati al Terzo valico organizzeranno in autunno «un incontro, che spero potrà essere pubblico e qui da noi, proprio per presentarci compatti sul tema del porto di Genova-Savona - dice l'assessore allo Sviluppo economico di Alessandria, Riccardo Molinari - e sostenere il finanziamento da parte del governo per la nuova diga foranea».

L'opera costa un miliardo: la risagomatura dell'imboccatura di Ponente (necessaria per far arrivare le navi di ultima generazione al terminal Bettolo oggi in costruzione) da sola costa 240 milioni. Nel bilancio di previsione 2017 Authority ne ha accantonati 10 per la progettazione, contandoci mettere a gara questa fase entro fine anno.

A maggio, proprio agli ultimi Stati generali, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio annunciò la volontà di proporre la diga tra i progetti finanziabili in ambito Eu-China Connectivity Platform, il veicolo con cui la Commissione europea dialoga con Pechino nell'ambito del piano Obor (One Belt One Road, obiettivo: rafforzare le infrastrutture di collegamento Cina-Europa). Il ministro aggiunse che l'opera era finanziabile attraverso un fondo *ad hoc* con Cassa depositi e prestiti.

«I Comuni interessati all'incontro - dice Molinari - per noi dovrebbero essere Genova, Alessandria, Novara» ma è facile che l'invito arriverà anche a Savona. Per Palazzo Tursi, al tema sta lavorando Francesco Maresca, consigliere comunale delegato al Porto, che punta a inserire anche Piacenza per la valenza del suo polo logistico

per Genova. Ma ai Comuni serve incontrarsi soprattutto per definire le strategie sui retroporti: «Noi - spiega Molinari - vorremmo evitare concorrenze inutili, specie tra Alessandria e Novara. Penso sia giusto sfruttare prima l'esistente, e poi man mano che i traffici cresceranno valutare i futuri investimenti: se qualcosa rimarrà anche qui, ben venga».

Sono diversi infatti i potenziali "retroporti" per il sistema Genova-Savona, che vedrà triplicata la sua capacità al 2022, una volta ultimati Terzo valico e ancor prima Terminal Bettolo e Piattaforma Maersk. Il porto avrà quindi necessità di effettuare operazioni di smistamento o ricezione della merce già in Pianura padana: oggi con Genova lavora soprattutto Rivalta Scrivia, dove Authority punta a entrare con delle quote, ma è noto che l'ente guarda anche a Orbassano come possibile porta sulla Torino-Lione, mentre a giugno sul Secolo XIX Fabrizio Palenzona, il principale mediatore nel settore finanziario e delle infrastrutture in Italia, dato come sempre più vicino alla Msc di Gianluigi Aponte (che sotto la Lanterna, va ricordato, a breve potrebbe avere due quote di maggioranza e due di minoranza in quattro terminal differenti) auspicava un'alleanza proprio tra il secondo armatore mondiale nel settore container e Db Schenker, con Alessandria come «la soluzione più logica» per un eventuale retroporto.

Insomma, contenuti e interessi economici ci sono, ai sindaci potrebbe toccare il compito di gestirli.

© BY NC ND AL CUI DIRITTO RISERVATI

Il Secolo XIX

IL RETROSCENA

GENOVA. Nell' incontro conoscitivo di giovedì scorso presso il Comune di Genova tra il sindaco Marco Bucci, il collega di Alessandria Gianfranco Cuttica di Revigliasco si è toccato anche il tema dei trasporti e della logistica, e in particolare dell' accordo necessario a Genova con i Comuni dell' entroterra per sviluppare il sistema di infrastrutture collegate al Terzo valico.

Mentre si attende da Mercitalia l' esito delle manifestazioni di interesse per i parchi ferroviari di Alessandria e Novi, i Comuni cercano di fare asse sulle infrastrutture, seguendo la strada indicata dal governo sia con la riforma Delrio (d.lgs.

169/2016), che ha trasformato le **Autorità portuali** in sistemi logistici, sia con il nuovo Codice appalti (d.lgs. 50/2016) che ha introdotto un nuovo sistema di pianificazione delle opere pubbliche, incardinato sul Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) e sul Documento pluriennale di pianificazione (Dpp), in cui dovranno.

ALBERTO QUARATI

Energia. Progetto strategico per la logistica in Adriatico firmato Pir-Edison - Atteso in autunno il via libera definitivo

Porti, Ravenna hub per il gas

Investimento da 70 milioni per due serbatoi da 20mila metri cubi di Gnl

RAVENNA Il porto di Ravenna si candida a diventare il "magazzino" di stoccaggio di gas naturale liquefatto dell' Adriatico. L' iter autorizzativo per il progetto di maxideposito costiero di Gnl da 20mila metri cubi a Porto Corsini dovrebbe completarsi in autunno e ci vorranno poi due anni e mezzo per dare forma all' investimento da 70 milioni di euro, presentato dal gruppo Pir-Petrolifera italo rumena, in partnership con Edison.

L' infrastruttura - abbinata ai lavori di approfondimento dei fondali del porto che dovrebbero finalmente vedere la luce nel 2019 - permetterebbe a Ravenna di diventare un hub strategico del Mediterraneo, perché le nuove direttive europee impongono alle navi in transito, già dal 2021, l' uso di combustibile green, alternativo a gasolio e olii pesanti ad alto contenuto di zolfo usati oggi in navigazione, con la scadenza del 2025 per riconvertire le reti dei distributori, anche nei porti.

Il progetto prevede la costruzione in due fasi successive di due serbatoi ognuno da 10mila mc di Gnl (a pressione atmosferica e a 160°C sotto zero) nella zona di porto Corsini tra l'

impianto Bunge e la centrale Enel, con cinque pensiline di carico che potranno alimentare 60 autobotti al giorno (700mila mc di Gnl l' anno). Un' attività che non avrà un grande impatto in termini di occupazione ma neppure di traffico in mare di gasiere, come temono gli ambientalisti. Il deposito sarà approvvigionato da navi di piccola taglia (capacità tra i 7.500 e i 27.500 mc) e la distribuzione avverrà mediante autocisterne o bettoline. In quanto deposito strategico previsto dalla direttiva Dafi l' iter burocratico è più complesso (Autorizzazione ministeriale, Via regionale, nulla osta di fattibilità da parte del Comitato tecnico) «ma almeno i tempi sono certi», precisa Guido Ottolenghi, presidente del gruppo Pir, l' azienda di famiglia (controllata al 100%, dopo l' uscita dei soci rumeni con cui partì nel 1920 a Porto Corsini) oggi uno dei principali fornitori di logistica portuale con terminal in tutto il Mediterraneo.

Pir sta formulando le risposte ai quesiti arrivati dalle autorità «ma ritengo plausibile che per l' autunno avremo il responso definitivo.

Edison è socio del progetto e sarà partner o paritetico o di maggioranza, nonché primo cliente del deposito», aggiunge Ottolenghi.

Il quadro strategico nazionale della direttiva Dafi auspica la realizzazione in Italia entro il 2030 di un'

- segue

infrastruttura di stoccaggio e distribuzione di Gnl capace di gestire 3,2 milioni di tonnellate e ipotizza almeno cinque depositi costieri da 30-50mila metri cubi e 800 stazioni di servizio. E il porto di Ravenna viene espressamente individuato come nodo destinato a rafforzare il proprio ruolo nel Gnl, in virtù del suo inserimento nella Rete transeuropea dei trasporti. È toccato infatti da due dei nove corridoi "core" di TEN-T: Mediterranean e Baltic-Adriatic.

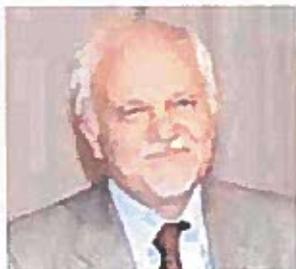
Il progetto Pir-Edison avanza indipendentemente da quello di escavo dei fondali del canale, di cui però beneficerebbe. Dopo tre anni di stop anche il piano da 220 milioni per portare la profondità del canale ad almeno 12,5 metri si è rimesso in moto con l'arrivo del nuovo presidente dell'Autorità portuale, Daniele Rossi, che presenterà il progetto esecutivo a metà settembre. «L'obiettivo è assegnare l'appalto dopo l'estate 2018 e aprire i cantieri a gennaio 2019. La fine lavori è prevista nel 2023 ma avanzando a step si arriverà a 12,5 metri di profondità lungo il canale già nei primi due anni, adeguando fin da subito le banchine anche per l'escavo successivo (fino a potenziali 15,5 metri, ndr)», precisa il sindaco Michele De Pascale. E ricorda che il porto di Ravenna è al centro di un piano di rilancio, dai 2 miliardi di investimenti annunciati da Eni sull'upstream per i prossimi quattro anni ai protocolli di Rfi per due stazioni merci sul canale Candiano e spostare su ferro il 30% delle merci (ora al 13%).

Ilaria Vesentini

PROSSIMO IL COMITATO DI GESTIONE DEL SISTEMA DEL TIRRENO SETTENTRIONALE

Corsini, è l'ora delle decisioni

Confermata la volontà di chiudere con le attese e di spingere al massimo con Roma e Firenze per la darsena Europa - La rada "piena di navi" e gli accosti contesi



Stefano Corsini

LIVORNO - Dunque, a breve Habemus Papam: ovvero ci sarà a giorni la convocazione del comitato di gestione anche per l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale presieduta da Stefano Corsini. Senza il rappresentante del Comune di Livorno, perché - dice Corsini in un'intervista al quotidiano Il Telegrafo di ieri - in attesa della sentenza del Tar sul ricorso del sindaco Nogarin non

A.F.

(segue in ultima pagina)

Corsini, è l'ora delle decisioni

si può aspettare oltre. Poi, sia quello che deve essere, sulla base del Tar (e di eventuali interventi ministeriali, sembrerebbe di capire tra le righe). Ma l'attesa deve finire: e finirà anche il toto-segretario generale, il cui nome sarà proposto al comitato dallo stesso Corsini. Ci sarà la conferma di Massimo Provinciali malgrado i parecchi "niet" (a cominciare dal sindaco Nogarin ai piombinesi)? Corsini non si è sbottonato, ma ha fatto una dichiarazione significativa: "Ho sondato tutte le possibilità, alternative e non. E comunque io

farò la proposta, sarà il comitato a decidere".

Sulla convocazione senza il sindaco di Livorno - le indiscrezioni erano già filtrate - c'è stata una immediata presa di posizione del sindacato Cisl, contraria a questa linea. Ma a questo punto Corsini sembra deciso a tirare dritto. Anche perché per lui - e l'ha detto chiaramente - la scelta del segretario generale è assai meno importante della necessità di procedere sui temi veri e operativi del sistema Livorno-Piombino. Una sua frase ("La rada è piena di navi in attesa di trovare un ormeggio, dobbiamo affrontare per prima cosa proprio questo tema") lo dice lunga. Come la dice lunga il fatto che il presidente considera prioritario essere in contatto costante con

Roma e con Firenze per arrivare prima possibile a metter mano alla darsena Europa. "Invece di disperdere le forze e il tempo sulle beghe di bottega sulle concessioni e concessioncelle - ha detto - dobbiamo cercare tutti insieme risorse e strumenti per fare la Darsena prima possibile, liberando così gli spazi oggi occupati dal Tdt e sulla sponda est dai contenitori per ospitare i traffici multipurpose, con in testa i ro/ro che sono la vera ricchezza del porto".

Giuste o meno le considerazioni del presidente - e francamente, sembrano di buon senso - una cosa è certa: finalmente sembra finita la lunga attesa e il continuo rinvio delle scelte. Adesso aspettiamo i fatti.

Livorno aumento di rotabili, auto nuove e passeggeri

- **Crescono i traghetti a Piombino. È questo il quadro che emerge dall'analisi dei dati statistici del 1° semestre 2017 promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.**

LIVORNO -I dati del primo semestre 2017 rilevano lo stato di buona salute del sistema portuale dell'Alto Tirreno che sul fronte dei rotabili continua a macinare risultati positivi.

Nel solo scalo labronico questo settore ha fatto registrare un aumento del 12,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Complessivamente sono stati sbarcati/imbarcati 214.846 mezzi commerciali. E ci sono state variazioni positive anche per le auto nuove: ne sono state movimentate 350.651, con un aumento considerevole del 16,7%. Se tale andamento dovesse proseguire anche nei prossimi mesi, per entrambi i settori si potrebbero registrare nuovi record di traffico.

A Piombino, tra bus turistici, automobili e veicoli commerciali, sono transitate tra gennaio e giugno 385.597 unità (bottino che sale a quota 567.928 se si prende in esame anche il mese di luglio, che ha fatto registrare 182 mila movimentazioni). In sette mesi, insomma, si è registrato un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2016 (+5,3% se si considera il semestre). L'Isola d'Elba ha totalizzato uno score di poco inferiore, con 516.905 veicoli movimentati tra gennaio e luglio (22 mila in più rispetto ai 494.698 dello scorso anno).

Le buone prestazioni sul fronte dei rotabili si uniscono ai numeri significativi del Sistema Portuale nel settore dei traghetti: i numeri dei primi sei mesi del 2017 confermano innanzitutto il primato acquisito da Piombino a livello nazionale, dove si è registrato un incremento dell'8,34% rispetto allo stesso periodo del 2016: nel complesso si sono registrate 1,255 mln di presenze, che salgono a 1,870 milioni se prendiamo in considerazione il periodo gennaio-luglio (su sette mesi l'incremento è stato del 6,6%).

Ma se Piombino è il quarto porto passeggeri a livello nazionale, anche Livorno si difende bene: con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016 il settore ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno un incremento del 2,9%. Entrando nel dettaglio, mentre i passeggeri dei traghetti hanno continuato ad affollare le banchine dello scalo livornese raggiungendo quota 738.201 unità (pari ad un aumento del 9,8% con oltre 65mila pax in più in valore assoluto), per il settore delle crociere si è registrato un decremento sia nel numero di scali (-12 navi) che nel numero dei crocieristi in transito dal porto (-13,6%).

Con riferimento al solo scalo labronico, la prima parte dell'anno si chiude con un segno meno davanti all'indicatore del traffico dei container: - 9,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Nel porto sono infatti stati movimentati 382.067 Teu, 41.245 in meno rispetto ai volumi dei primi sei mesi del 2016. Va detto che ad incidere sulle prestazioni è stato principalmente il traffico di trasbordo, che rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è calato del 21,2% (pari a 27.168 TEU).

Al netto dei trasbordi, il decremento nel traffico dei contenitori si riduce al 4,8%: 281 mila contenitori contro i 295 mila dell'anno passato. A diminuire sono soprattutto i container vuoti (-13,5%, 10mila in meno rispetto a gennaio-giugno 2016). Per la movimentazione dei pieni, seppur anch'essa in calo, la perdita è stata molto più contenuta, appena l'1,8%, dovuta esclusivamente dalla flessione registrata allo sbarco (-7,5%). Per i contenitori pieni all'imbarco è stato infatti rilevato un incremento del 3,3% anche in questi primi 6 mesi del 2017, a testimonianza della buona salute del sistema produttivo che insiste sul porto.

- segue

Anche nei prodotti forestali il calo è stato significativo: con una movimentazione complessiva di oltre 790 mila tonnellate, carta, cellulosa e legname chiudono il semestre in calo del 15,5% rispetto al corrispondente periodo del 2016, quando furono totalizzate 935.719 tonnellate.

Nella prima parte dell'anno si sono infine registrati valori positivi per le rinfuse liquide (4.637.497 ton movimentate con una crescita dell'1,8% rispetto al 2016), mentre per le rinfuse solide sono state movimentate 413.348 tonnellate, con una flessione del 5,1% rispetto al periodo corrispondente.

Passando a Piombino, nei primi sette mesi del 2017 il porto ha movimentato 2,328 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tra gennaio e luglio i porti elbani hanno invece movimentato 1,055 milioni di tonnellate di merce (+3,84%).

TRA PORTI E COMPAGNIE SPECIALIZZATE NELLE CAR-CARRIERS

Tira il mercato delle auto nuove e aumenta la gara per gli sbarchi

Il problema delle aree di stoccaggio e del traffico sulle autostrade - La vicenda del Faldo di Livorno e il "pieno" alla Paduletta - Un piano nazionale per razionalizzare il servizio



LIVORNO - La ripresa del mercato dell'automobile, in Europa ma in particolare in Italia, sta confermando l'importanza dei traffici marittimi con le car-carrier per quei porti, come Livorno, che si sono specializzati nell'import ma anche nell'export di vetture. Con alcune varianti significative sulle metodologie operative: prima di tutte, la ricerca delle economie anche nelle semplici operazioni di sbarco e di avvio delle auto alle destinazioni commerciali, puntando a ridurre al minimo le "rotture di carico". E' uno dei motivi per cui gli autoporti come il Faldo, un tempo vera e propria miniera d'oro della Compa-

gnia portuali e del socio Koelliker, da tempo è in vendita, ma non ha ancora spuntato una soluzione.

In compenso vengono utilizzate le aree più disparate all'immediata periferia del porto, dove i costi di permanenza sono minorati quasi nulli. La distesa di vetture in Paduletta, proprio alle spalle della sponda est della Darsena Toscana dove sbarcano le car-carrier (specie di Grimaldi ma non solo) è una significativa conferma. Sta anche prendendo piede, a Livorno ma anche in altri porti, la spedizione su ferrovia, con appositi treni blocco capaci di smaltire in un solo colpo centinaia di autovetture senza inta-

sare le autostrade e con costi unitari inferiori rispetto all'utilizzo delle consuete bisarche.

Se Livorno continua a tenere bene sul mercato, non mancano però i concorrenti in crescita. Civitavecchia, Savona, la stessa Gioia Tauro hanno puntato e continuano a puntare su un business che nelle grandi quantità è certamente remunerativo. Il problema per molti porti è che lo sbarco delle auto nuove richiede grandi spazi aperti, un limite comune a molti degli scali italiani circondati dalle città. Tanto che la nascita del Faldo a Livorno, e lo stesso utilizzo dell'Interporto Vespucci di Guastucci da alcuni storici importatori livornesi, si giustificano proprio con la disponibilità di aree che altrove non c'è.

Nel riassetto generale della portualità italiana, che lo strumento istituito presso il MIT per coordinare sviluppo e investimenti del "sistema" ha appena avviato, anche il tema dei traffici delle auto nuove dovrà essere affrontato. Al momento, ciascuno fa per sé e spesso non mancano i colpi bassi tra porti, come si è visto nella competizione per spedire dall'Italia le Maserati verso gli Usa. Ma è probabile che si voglia intervenire anche nel comparto, con l'obiettivo di alleggerire le autostrade e gli "ultimi miglio" dei porti dalle bisarche come si sta tentando di fare grazie alle ferrovie con i containers.

L'Informatore Navale

Traffici aggiornati del Sistema Portuale dell'Alto Tirreno: A Livorno aumentano rotabili, auto nuove e passeggeri



Il porto piombinese registra dati positivi nei traghetti

Livorno, 25 agosto 2017 – Aumentano i rotabili e le auto nuove a Livorno, crescono i traghetti a Piombino. È questo il quadro che emerge dall'analisi dei dati statistici promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Le informazioni disponibili sono ancora parziali, manca per esempio per Livorno il dato definitivo sulle tonnellate di merce complessivamente movimentate, ma le cifre già raccolte rilevano lo stato di buona salute del sistema portuale dell'Alto Tirreno. Che sul fronte dei rotabili continua a macinare risultati positivi. Nel solo scalo labronico questo settore ha fatto registrare un aumento del 12,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Complessivamente sono stati sbarcati/imbarcati 214.846 mezzi commerciali. E ci sono state variazioni positive anche per le auto nuove: ne sono state movimentate 350.651, con un aumento considerevole del 16,7%. Se tale andamento dovesse proseguire anche nei prossimi mesi, per entrambi i settori si potrebbero registrare nuovi record di traffico.

A Piombino, tra bus turistici, automobili e veicoli commerciali, sono transitate tra gennaio e giugno 385.597 unità (bottino che sale a quota 567.928 se si prende in esame anche il mese di luglio, che ha fatto registrare 182 mila movimentazioni). In sette mesi, insomma, si è registrato un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2016 (+5,3% se si considera il semestre). L'Isola d'Elba ha totalizzato uno score di poco inferiore, con 516.905 veicoli movimentati tra gennaio e luglio (22 mila in più rispetto ai 494.698 dello scorso anno).

Le buone prestazioni sul fronte dei rotabili si uniscono ai numeri significativi del Sistema Portuale nel settore dei traghetti: i numeri dei primi sei mesi del 2017 confermano innanzitutto il primato acquisito da Piombino a livello nazionale, dove si è registrato un incremento dell'8,34% rispetto allo stesso periodo del 2016: nel complesso si sono registrate 1,255 mln di presenze, che salgono a 1,870 milioni se prendiamo in considerazione il periodo gennaio-luglio (su sette mesi l'incremento è stato del 6,6%). Ma se Piombino è il quarto porto passeggeri a livello nazionale, anche Livorno si difende bene: con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016 il settore ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno un incremento del 2,9%. Entrando nel dettaglio, mentre i passeggeri dei traghetti hanno continuato ad affollare le banchine dello scalo livornese raggiungendo quota 738.201 unità (pari ad un aumento del 9,8% con oltre 65 mila pax in più in valore assoluto), per il settore delle crociere si è registrato un decremento sia nel numero di scali (-12 navi) che nel numero dei crocieristi in transito dal porto (-13,6%).

- segue

Con riferimento al solo scalo labronico, la prima parte dell'anno si chiude con un segno meno davanti all'indicatore del traffico dei container: - 9,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Nel porto sono infatti stati movimentati 382.067 Teu, 41.245 in meno rispetto ai volumi dei primi sei mesi del 2016. Va detto che ad incidere sulle prestazioni è stato principalmente il traffico di trasbordo, che rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è calato del 21,2% (pari a 27.168 TEU).

Al netto dei trasbordi, il decremento nel traffico dei contenitori si riduce al 4,8%: 281 mila contenitori contro i 295 mila dell'anno passato. A diminuire sono soprattutto i container vuoti (-13,5%, 10mila in meno rispetto a gennaio-giugno 2016). Per la movimentazione dei pieni, seppur anch'essa in calo, la perdita è stata molto più contenuta, appena l'1,8%, dovuta esclusivamente dalla flessione registrata allo sbarco (-7,5%). Per i contenitori pieni all'imbarco è stato infatti rilevato un incremento del 3,3% anche in questi primi 6 mesi del 2017, a testimonianza della buona salute del sistema produttivo che insiste sul porto.

Anche nei prodotti forestali il calo è stato significativo: con una movimentazione complessiva di oltre 790 mila tonnellate, carta, cellulosa e legname chiudono il semestre in calo del 15,5% rispetto al corrispondente periodo del 2016, quando furono totalizzate 935.719 tonnellate.

Nella prima parte dell'anno si sono infine registrati valori positivi per le rinfuse liquide (4.637.497 ton movimentate con una crescita dell'1,8% rispetto al 2016), mentre per le rinfuse solide sono state movimentate 413.348 tonnellate, con una flessione del 5,1% rispetto al periodo corrispondente.

Passando a Piombino, nei primi sette mesi del 2017 il porto ha movimentato 2.328 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tra gennaio e luglio i porti elbani hanno invece movimentato 1.055 milioni di tonnellate di merce (+3,84%).

LA QUESTIONE IN PROVINCIA

PIOMBINO RIVENDICA UN RUOLO DIRIGENZIALE NEL SISTEMA PORTUALE, IN CORSO D'OPERA LA CANDIDATURA DA PARTE DI PAOLA MANCUSO

LA PRIORITÀ DI CORSINI

PRESENTARSI AL COMITATO DI GESTIONE CON UN NOME PER COPRIRE LA CASELLA LIBERA DA QUATTRO MESI DEL SEGRETARIO GENERALE



Francesco di Majo

La dottoressa Macii non si sposta da Civitavecchia. Stiamo lavorando insieme in ottima sinergia

Autorità portuale, gestione infuocata Un rebus con l'enigma di Piombino

Il comitato, orfano del sindaco, alla resa dei conti. Ridda di nomi

IL GIORNO dopo l'annuncio, sulle nostre colonne, dell'ormai imminente comitato di gestione del 'sistema portuale', il presidente Stefano Corsini sembra avere una priorità imposta: quella di presentarsi al comitato stesso, per quanto orfano del sindaco Nogarin, con un nome per coprire la casella libera da quattro mesi del segretario generale. Nella nostra intervista di ieri, Corsini ha eluso la nostra ovvia curiosità sul nome (o sui nomi) che presenterà al comitato. E proprio ieri si è scatenata la stampa romana sull'ipotesi che Corsini volesse chiamare alla segreteria generale la dottoressa Roberta Macii, da poco insediata a Civitavecchia proprio come segretario generale di quel sistema. Voci subito smentite da un invelenito presidente del porto, Francesco di Majo. «Voci del tutto false e tendenziose - ha dettato alle agenzie di Majo - senza fondamento. Con la dottoressa Macii abbiamo un ot-

timo rapporto di collaborazione e stiamo affrontando insieme, con una ottima sinergia, le questioni portuali più complesse». La stessa Macii ha aggiunto. «Non ho alcuna intenzione di lasciare questa Autorità di sistema - ha dichiarato - dove fin da subito ho instaurato ottimi rapporti professionali con il presidente e con tutta la segreteria tecnico-operativa». Macii ha confermato di aver avviato «una collaborazione con l'AdsP toscana, così come con quella di Ancona e altre», ma unicamente per armonizzare «le scelte strategiche del settore». Sulla Macii avrebbe puntato un settore piombinese del porto, supportato anche da Confetra il cui presidente ha grade stima della professionista. Ma a quanto pare bisogna cercare soluzioni altrove, almeno per il prossimo futuro. Chiusa anche la porta che puntava su Ancona - il livornese Matteo Paroli ha ribadito di stare benissimo dove si trova - le alternative alla conferma di Massimo Pro-

vinciali sembrano davvero poche. Ma non sembra sarà una scelta indolore. Oltre al 'niet' più volte ribadito di Nogarin - che preannuncia folgori e saette a tutti i livelli - ci sono resistenze anche dalla politica del territorio. E rimane aperto il problema di una rappresentanza di Piombino, che a sua volta ha rivendicato e rivendica un ruolo dirigenziale nel sistema. Compresa una candidatura che sarebbe in corso d'opera da parte di Paola Mancuso. La candidatura invece di Luciano Guerrieri, a lungo sostenuta non solo dai piombinesi, sarebbe stata considerata con attenzione dal presidente Corsini, ma con altri ruoli. E c'è chi dice che il 'vunus' ai piombinesi potrebbe essere in parte sanato con una presidenza Guerrieri alla Porto 2000, sempre ammesso che i nuovi titolari della gestione dei traffici dei traghetti fossero d'accordo. Due settori, quelli dei traghetti e delle crociere, sui quali la competenza di Guerrieri è indiscussa.

A.F.

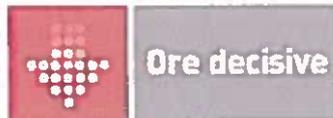


QUALE FUTURO
Comitato: Corsini lo convocherà a brevissimo

ALTERNATIVE

Ancora tabù il nome del presidente Corsini per il segretario generale

- segue



La convocazione

La priorità del presidente Corsini è quella di arrivare alla convocazione imminente del comitato di gestione con un nome per ricoprire il ruolo di segretario generale. Ruolo prorogato a Massimo Provinciali

L'annuncio

La stampa romana ha avanzato l'ipotesi che il presidente Corsini volesse chiamare Roberta Macii, da poco insediata al porto di Civitavecchia. Notizia subito smentita dalla diretta interessata

Il prescelto

Corsini avrebbe preso in seria considerazione la candidatura di Luciano Guerrieri (sostenuto anche dalla parte piombinese) ma con altri ruoli, tipo una presidenza alla Porto 2000

Autorità portuale, gestione infuocata Un rebus con l'enigma di Piombino

Il comitato, orfano del sindaco, alla resa dei conti. Ridda di nomi

IL GIORNO dopo l'annuncio, sulle nostre colonne, dell'ormai imminente comitato di gestione del 'sistema portuale', il presidente Stefano Corsini sembra avere una priorità imposta: quella di presentarsi al comitato stesso, per quanto orfano del sindaco Nogarin, con un nome per coprire la casella libera da quattro mesi del segretario generale. Nella nostra intervista di ieri, Corsini ha eluso la nostra ovvia curiosità sul nome (o sui nomi) che presenterà al comitato. E proprio ieri si è scatenata la stampa romana sull'ipotesi che Corsini volesse chiamare alla segreteria generale la dottoressa Roberta Macii, da poco insediata a Civitavecchia proprio come segretario generale di quel sistema. Voci subito smentite da un invelenito presidente del porto, Francesco di Majo. «Voci del tutto false e tendenziose - ha dettato alle agenzie di Majo - senza fondamento. Con la dottoressa Macii abbiamo un ottimo rapporto di collaborazione e stiamo affrontando insieme, con una ottima sinergia, le questioni portuali più complesse». La stessa Macii ha aggiunto. «Non ho alcuna intenzione di lasciare questa Autorità di sistema - ha dichiarato - dove fin da subito ho instaurato ottimi rapporti professionali con il presidente e con tutta la segreteria tecnico-operativa». Macii ha confermato di aver avviato «una collaborazione con l'AdsP toscana, così come con quella di Ancona e altre», ma unicamente per armonizzare «le scelte strategiche del settore». Sulla Macii avrebbe puntato un settore piombinese del porto, supportato anche da [Confetra](#) il cui presidente ha gradevole stima della professionista. Ma a quanto pare bisogna cercare soluzioni altrove, almeno per il prossimo futuro. Chiusa anche la porta che puntava su Ancona - il livornese Matteo Paroli ha ribadito di stare benissimo dove si trova - le alternative alla conferma di Massimo Provinciali sembrano davvero poche. Ma non sembra sarà una scelta indolore. Oltre al 'niet' più volte ribadito di Nogarin - che preannuncia folgori e saette a tutti i livelli - ci sono resistenze anche dalla politica del territorio. E rimane aperto il problema di una rappresentanza di Piombino, che a sua volta ha rivendicato e rivendica un ruolo dirigenziale nel sistema. Compresa una candidatura che sarebbe in corso d'opera da parte di Paola Mancuso. La candidatura invece di Luciano Guerrieri, a lungo sostenuta non solo dai piombinesi, sarebbe stata considerata con attenzione dal presidente Corsini, ma con altri ruoli. E c'è chi dice che il 'vunus' ai piombinesi potrebbe essere in parte sanato con una presidenza Guerrieri alla Porto 2000, sempre ammesso che i nuovi titolari della gestione dei traffici dei traghetti fossero d'accordo.

Due settori, quelli dei traghetti e delle crociere, sui quali la competenza di Guerrieri è indiscussa.
A.F.

Porti: Alto Tirreno, 'numeri' ok, bene Piombino

Quarto porto passeggeri a livello nazionale



(ANSA) - LIVORNO, 25 AGO - Le buone prestazioni sul fronte dei rotabili si uniscono ai numeri significativi del Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, nel settore dei traghetti: i numeri dei primi sei mesi del 2017 confermano innanzitutto il primato acquisito da Piombino (Livorno) a livello nazionale, dove si è registrato un incremento dell'8,34% rispetto allo stesso periodo del 2016: nel complesso si sono registrate 1,255 mln di presenze, che salgono a 1,870 milioni se prendiamo in considerazione il periodo gennaio-luglio (su sette mesi l'incremento è stato del 6,6%). Ma se Piombino è il quarto porto passeggeri a livello nazionale, anche Livorno si difende bene: con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016 il settore ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno un incremento del 2,9%. Entrando nel dettaglio, mentre i passeggeri dei traghetti hanno continuato ad affollare le banchine dello scalo livornese, raggiungendo quota 738.201 unità (pari ad un aumento del 9,8% con oltre 65mila passeggeri in più in valore assoluto), per il settore delle crociere si è registrato un decremento sia nel numero di scali (-12 navi) che nel numero dei crocieristi in transito dal porto (-13,6%).

Porto, c'era una volta il boom

In calo contenitori e crociere, bene i camion via mare ■ ZUCHELLI IN CRONACA

Economia del mare

Porto in frenata Giù i contenitori ok i camion

Si inverte la tendenza di crescita degli ultimi anni
In calo le crociere ma aumentano i traghetti

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

«Aumentano i rotabili e le auto nuove a Livorno, crescono i traghetti a Piombino». Dal quartier generale di Palazzo Rosciano l'Authority ce la mette tutta per provare a dipingere di rosa i dati statistici relativi all'andamento del porto nella primo semestre di quest'anno. In realtà lo sono tutt'al più a metà: e a pesare in negativo è proprio la "polpa" dei traffici – la movimentazione dei container – che è da tutti riconosciuta come il "metro" per valutare il peso politico-economico nella geografia dei porti.

È una "febbre" che non riguarda solo il porto: alla crescita dei traffici non corrisponde (per ora?) un aumento dei posti di lavoro, ma le banchine sembrano essere l'unico settore dell'economia che finora tirava: sentire che ora c'è un arretramento anche qui non è un bel segnale.

Alla fine di giugno siamo tornati al di sotto della soglia dei 400mila teu sfondata dodici mesi prima: 302.067 i teu movimentati, oltre 41mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2016 (con una diminuzione del 9,7%). Il fatto dietrofront il fenomeno dei trasbordi, cioè delle compa-

gnie che fanno arrivare un container sulla banchina e poi, per smistarlo altrove secondo le proprie direttrici di traffico, lo imbarcano su un'altra nave senza che esca dal recinto del porto. Era questo il boom che ha gonfiato per quasi due anni la crescita record delle statistiche del nostro porto, adesso si è registrata la frenata che ha portato a un calo del 21,2% di questo genere di traffico (che, detto per inciso, a Livorno riguarda più di un contenitore su quattro).

Non basta però per giustificare tutta la flessione dei traffici di container, ad ammetterlo è la stessa Authority. Ma se togliamo dal conto i trasbordi il calo si dimezza (4,8%). Si riduce ancor di più se il grafico riguarda solo i contenitori pieni: neanche 4mila teu in meno valgono un calo al di sotto dei due punti percentuali. E se distinguiamo fra import e export, ecco che a trascinare giù la percentuale sono gli sbarchi (meno 7,5%). Al contrario, ecco che, in tutto questo guazzabuglio di segni "meno", i contenitori pieni all'imbarco risultano l'unico dato positivo (più 3,3%). È un indizio che per il porto varrà come buon auspicio per il futuro ma già adesso attesta che qualcosa si muove nel sistema industriale italiano che si serve

del porto di Livorno per spedire all'estero i propri prodotti: segnale embrionale di ripresa che emerge dal campo anziché dalle chiacchiere in tv o da astratti algoritmi econometrici.

Dati da doccia gelata: i primi dell'era di Stefano Corsini al timone dell'Authority Livorno-Piombino. A dire il vero, però gli indizi di una perdita di velocità dei traffici container l'avevamo già segnalata riguardo agli ultimi mesi di Giuliano Gallanti a Palazzo Rosciano: è dall'autunno dello scorso che, come segnalato dal Tirreno già a febbraio, che si è invertita la fase di sviluppo iniziata verso la fine del 2014 cominciando a recuperare qualcosa del tonfo post-crisi.

Ancora non è stato reso noto il dato complessivo dei milioni di

tonnellate di merci movimentate, sta di fatto che ha fatto pesantemente segnare il passo un'altra merce di punta come i prodotti forestali destinati alle cartiere: si resta al di sotto delle 800mila tonnellate nella prima metà dell'anno mentre nell'analogo periodo del 2016 si era andati al di là di quota 935mila (con un flop pari al 15,5% che relativamente ai soli imbarchi non va lontano dal 23%).

Ma l'Authority fa bene a mettere l'accento sull'andamento

delle "autostrade del mare". È una tipologia doppiamente da primato a Livorno: 1) è per il nostro porto il primo traffico da almeno una decina di anni; 2) è Livorno il primo porto in Italia in questo campo. Le cifre parlano di 23.353 camion e trailer in più: quanto basta per arrivare a quasi 215mila mezzi imbarcati o sbarcati, il 12,2% in più a confronto di dodici mesi prima. E in questo caso sono proprio gli ultimi due mesi "fotografati" dalla statistica – cioè maggio e giugno – a mettere a segno l'aumento maggiore: più 17,5% nell'uno e più 15,2% nell'altro.

L'ultima sottolineatura riguarda il traffico passeggeri sul quale il Prg del porto punta tanto (al punto da prevedere il trasloco del Tco e l'allargamento del terminal passeggeri fino all'Alto Fondale). Sul versante delle crociere le previsioni segnavano "orizzonte nero" già dall'autunno scorso: forse stanno andando perfino peggio, se è vero che nella prima metà 2017 sono arrivate 12 navi in mano rispetto al 2016, più piccole del passato (vista la diminuzione di un milione e mezzo di tonnellate nella stazza complessiva), e con 38mila croceristi in meno. All'opposto, però, c'è il destino dei traghetti: anche in periodo di crisi i passeggeri in arrivo e partenza da e per le isole arrivano a 738mila (più 9,8%).

- segue

**COSÌ NELLA PRIMA METÀ
DI QUEST'ANNO**



È preoccupante se si affloscia **l'unico settore trainante della città**: ma qualche segnale positivo c'è, a cominciare dai mezzi pesanti spediti via nave

CONTAINER

Compreso il trasbordo

Totale -9,7%

Sbarco -12,0%

Imbarco -7,4%

Escluso il trasbordo

Totale -4,8%

Pieni -1,8%

Vuoti -13,5%

AUTOSTRADE

DEL MARE

Totale +12,2%

**(record:
maggio +17,5%)**

TRAGHETTI

Totale +9,8%

**(record:
aprile +48,6%)**

CROCIERE

Totale -8,1%

**(record:
luglio -21,0%)**

FORESTALI

Totale -15,5%



TRAGHETTI, AVANTI TUTTA *Luglio record: Piombino «capitale»*



Controesodo

Il traffico passeggeri cresce anche del 4,5%

Tra code e caos

Controesodo infuocato all'Elba: le difficoltà maggiori si sono verificate in occasione delle partenze ravvicinate di più traghetti. Polizia municipale schierata



È PIOMBINO il quarto porto passeggeri a livello nazionale, bene anche Livorno con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016. Il settore ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno un incremento del 2,9%. Entrando nel dettaglio, mentre i passeggeri dei traghetti hanno continuato ad affollare le banchine dello scalo livornese raggiungendo quota 738.201 unità (pari ad un aumento del 9,8% con oltre 65 mila pax in più in valore assoluto), per il settore delle crociere si è registrato un decremento sia nel numero di scali (12 navi) che nel numero dei croceristi in transito dal porto (-13,6%) o. A Piombino, tra bus turistici, auto e veicoli com-

merciali, sono transitate tra gennaio e giugno 385.297 unità (bottino che sale a quota 567.928 se si prende in esame anche il mese di luglio, che ha fatto registrare 182 mila ravincentazioni). In sette mesi si è registrato un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2016 (+ 5,3% se si considera il semestre).

L'ELBA ha totalizzato uno score di poco inferiore, con 516.905 veicoli movimentati tra gennaio e luglio (22 mila in più rispetto al 494.698 dello scorso anno). Le buone prestazioni sul fronte dei rotabili si uniscono ai numeri significativi del Sistema Portuale nel settore

dei traghetti: i numeri dei primi sei mesi del 2017 confermano inanzitutto il primato acquisito da Piombino a livello nazionale, dove si è registrato un incremento dell'8,34% rispetto allo stesso periodo del 2016: nel complesso si sono registrate 1.255 mila di presenze, che salgono a 1.870 milioni se prendiamo in considerazione il periodo gennaio-luglio (su sette mesi l'incremento è stato del 6,6%). Ma se Piombino è il quarto porto passeggeri a livello nazionale, anche Livorno si difende bene: con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016 il settore ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno un incremento del 2,9%. no, preso d'as-

salto da migliaia di auto e passeggeri di rientro sul continente dopo le vacanze di agosto. La corsa alle banchine in quella che è stata senza dubbio la giornata clou del controesodo, decisamente superiore in quanto a transito di persone e mezzi rispetto a quella di sabato che aveva già raggiunto punte elevate, è iniziata fin dal primo mattino ed è proseguita, senza sosta, fino a tarda sera. I traghetti di Moby, Toramar, Blu Navy ed Elba Ferries hanno sempre viaggiato al limite della capienza e nelle oltre quaranta corse effettuate nel corso della giornata hanno trasportato a Piombino circa 25-30 mila turisti e oltre 7.000 veicoli tra auto, camper e moto.

IL CONTROESODO

In due giorni 33mila turisti lasciano l'isola, ma 24mila arrivi

Più arrivi che partenze nel porto di Piombino tra venerdì e sabato. Il bilancio negativo, pari a poco meno di 10mila passeggeri, è fisiologico, visto che siamo alla fine del mese di agosto. Eppure, in chiave turistica, il ricambio è stato piuttosto buono, dal momento che sono arrivati nei porti dell'isola quasi 24mila passeggeri.

I dati definitivi **de l'Autori**

La portuale per le giornate di venerdì e sabato evidenziano infatti ciò che già ieri si cominciava a percepire: su 63.481 passeggeri transitati dalle banchine dello scalo piombinese, sono stati 37.473 quelli in arrivo dall'isola d'Elba e dalla Sardegna. Delle 26mila partenze, 23.878 hanno scelto come destinazione i porti elbani.

Il bilancio evidenzia insomma uno scarto di 11mila

unità tra partenze e arrivi a favore di questi ultimi.

In particolare, 33.069 persone hanno lasciato Portoferraio, Rio Marina e il pontile di Cavo per tornare a casa, 4404 quelli in arrivo a Piombino dalla Sardegna.

Con riferimento ai veicoli: tra venerdì e sabato le auto, i camper e i mezzi al seguito delle persone in transito tra l'Elba e Piombino sono stati

17.840 (di cui 10.739 in arrivo), 2.483 i veicoli da e per la Sardegna (1686 in arrivo a Piombino e 797 in partenza).

Il ricambio di passeggeri per l'isola d'Elba è piuttosto buono, se si considera che siamo all'ultima settimana di agosto. E le previsioni degli addetti ai lavori per il mese di settembre sono abbastanza positive. Vedremo nei prossimi giorni se i numeri confermeranno queste impressioni.

► PORTOFERRAIO

LA CRISI DELLE ACCIAIERIE



Una riunione del consiglio di fabbrica (foto Paolo Barlettani)

Buste paga Aferpi, 200 euro sono ancora da recuperare

Fusco: torneranno Bonus Renzi, minimo accredito aziendale e detrazioni
L'esame degli esperti: tassazione intatta, salvo il rateo della tredicesima

DI PIOMBINO

leri al consiglio di fabbrica delle acciaierie Aferpi c'era un buon numero di lavoratori, accorsi all'appuntamento organizzato dal sindacato con i propri esperti per affrontare il tema delle prime buste paga con la cassa integrazione speciale e le varie novità collegate al nuovo sistema, gestito direttamente dall'Inps.

«Credo che i lavoratori abbiano avuto le risposte che cercavano - spiega Lorenzo Fusco, coordinatore rsu Uilm - La verifica ha permesso di accertare alcuni aspetti positivi, e cioè che la tassazione è rimasta intatta, il rateo della tredicesima è pre-

sente, la tempistica dell'erogazione è stata corretta».

Se questi sono gli elementi positivi, ce ne sono altri da modificare, perché dalle buste paga a qualcuno questo mese sono mancati fino a 200 euro.

«Tre sono gli elementi su cui ci siamo impegnati a lavorare per arrivare a una modifica in positivo - dice Fusco - il primo è che in busta mancava il 10 per cento minimo di accredito che spetta all'azienda, che vale 40-50 euro, ma che riteniamo sarà immediatamente risolto perché è una previsione di legge. Poi mancano gli 80 euro del cosiddetto "Bonus Renzi", che però provengono in realtà da una minore tassa-

zione, e qui serve un confronto tra Aferpi e Inps che darà un risultato scontato, nel senso che verrà certificata la sussistenza dei requisiti per il "bonus". L'arretrato verrà poi recuperato a dicembre col conguaglio».

Infine la questione delle detrazioni per i carichi familiari: «Questo è un problema dell'Inps - dice Fusco - ma ci è stato assicurato che non li perderemo, e che finiranno a conguaglio del 730, quindi restituiti nel luglio dell'anno prossimo».

Il sindacato dunque è convinto che «facendo tutte le considerazioni il nuovo regime - dice il coordinatore Uilm - che fra l'altro è arrivato proprio in mezzo all'esta-

te, con ovvi problemi per le ferie negli uffici, dia le garanzie che chiedevamo».

Il problema più importante naturalmente è quello del lavoro che non c'è, della fabbrica chiusa e paralizzata in attesa degli eventi.

«Certo - commenta Fusco - c'è forte preoccupazione in noi e nei lavoratori. Da parte nostra a questo punto chiediamo una rapida convocazione al ministero dello Sviluppo ma anche il rispetto delle previsioni dell'addendum. E' già saltato da parte di Aferpi il primo, fondamentale impegno, quello di far ripartire il treno rotaie, il Governo deve trarne le conseguenze».

(claz)

© RIPRODIZIONE AUTORIZZATA

L'INTERVENTO

L'ACCLIAIO E IL MITO DEL TURISMO

Il dibattito pubblico agostano si è incentrato sul possibile ritorno in Aferpi del ciclo integrale, ipotizzando di far ripartire l'altoforno o addirittura i convertitori: tutte supposizioni e ipotesi, non confortate da alcun elemento specifico.

Questo però è bastato a scatenare una grande e variegata platea di contrari, tutti evidentemente adepti del più schietto ecologismo e convertiti al turismo come economia sostitutiva.

Qualcuno addirittura è arrivato a sostenere che sia il momento adatto per fare questo salto di qualità, senza rendersi conto che già puntare sul turismo come settore economico integrativo comporta una serie di scelte e di problemi che Piombino solo ora inizia ad affrontare.

Pensare poi che il turismo possa del tutto sostituirsi alle acciaierie, quasi che Piombino possa mai essere l'equivalente di Riccione e Pompei messi insieme, è cosa di pertinenza più della psichiatria che della politica.

Eppure alcuni di questi neo-convertiti all'ecologia e/o al turismo sono stati dirigenti politici e amministratori. Nessuno nel 2017 può ragionevolmente pensare a una siderurgia inquinante ed impattante, ma tra questo e sostenere che è l'ora di chiudere con l'acciaio ce ne corre.

In Germania, ad esempio, esistono cokerie dalle quali non esce un filo di fumo mentre in Italia abbiamo forni elettrici, in mezzo alla città, a impatto acustico nullo; tutto dipende ovviamente dalle tecnologie usate.

Invece di dire "no" occorre-

rebbe provare a dire "sì, a patto che...". Questo naturalmente comporta impegno, documentazione e studio; è certamente più faticoso ma è molto più ragionevole e, cosa principale, più utile alla collettività.

La Piombino che conoscevamo va scomparendo, da città operata con un sistema economico più che dignitoso si sta trasformando in una città di assistiti, siano essi pensionati o cassintegrati. È evidente che una tale situazione sia insostenibile e allo stesso tempo siamo convinti che il ricorso tauturgico al "Mito del Turismo" sia una dannosa e sterile fuga dalla realtà.

A noi non interessa lo schierarsi pro o contro l'altoforno ma interessa invece la ripresa produttiva di una fabbrica attiva, moderna e integrata con tutte le altre attività esistenti o da sviluppare, quali quelle portuali, quelle legate al comparto agro-alimentare, al turismo o alla fruizione del patrimonio storico-culturale.

Ci interessa assai meno, anzi nulla, la smanìa di protagonismo, di esibirsi

in passerella con gli occhi rivolti non all'interesse della città ma al proprio piccolo particolare politico e/o elettorale.

Osserviamo piuttosto che gli investimenti troppo spesso sbandierati sono fermi, dal fantasma 398 ai lavori per terminare le nuove strutture portuali, e intanto si aprono dotte (e inutili) discussioni sull'Afo o sull'affidabilità di Rebrah o si fa a gara per essere i primi a dire "no" a prescindere, quando invece dovremmo lavorare per il futuro di una città dove la disoccupazione sta diventando insopportabile e i giovani non hanno futuro.

Luciano Giannoni
(segretario Pci)

Paolo Pedroni
(resp. prob. emi del lavoro Pci)



Un operaio al treno rotale

Non solo acciaio, arrivano i turisti «Ma qui si può ancora migliorare»

Parlano i piombinesi: «Siamo in mezzo ad un passaggio cruciale»

di MAILA PAPI

PIOMBINO può migliorare nel settore turistico, prendendo anche spunto da Suvereto, ma nella città dell'acciaio sono cambiate molte cose e i progressi ci sono stati. Questo il parere prevalente tra i cittadini. Michelangelo Matteucci spiega: «Quando si lavora seriamente il successo arriva, è stato bravo il sindaco di Suvereto Giuliano Parodi». Maurizio Lunghi fa un altro ragionamento: «Senza nulla togliere a Suvereto che fa sempre un bel programma estivo, anche a Piombino ci sono stati un sacco di eventi. Poi se magari si analizza la questione in modo più razionale e meno a sensazione, si capisce che è molto più facile riempire un piccolo borgo rispetto al centro di Piombino».

LA PENSA così anche Sandra Remorini: «Conoscete Suvereto? Per riempirlo basta veramente poco». Ma fa anche un'altra riflessione: «Forse gli abitanti di Suvereto, intendo nel centro del paese dove si svolgono manifestazioni, sono più tolleranti dei piombinesi che si lamentano per ogni cosa come troppa musica, non trovi parcheggio, troppa gente, domani devo andare a lavoro...». Irene Pecchia: «Il turismo a Piombino è un problema? No, è una risorsa che può migliorare.



LE CROCIERE Piombino sta sviluppando il settore, ma il ritardo da recuperare è ancora molto

Prendere qualche spunto da un Comune limitrofo come Suvereto mi pare una cosa giusta, non credo sia utile rosciare».

Luigi Lunghi la pensa così: «Piombino e Suvereto sono due realtà molto diverse difficile un paragone. In ambienti piccoli si evidenzia meglio la presenza di visitatori, in realtà più grosse si disperdono negli spazi. Per quanto riguarda Piombino è una città che non è nata turistica e molto probabilmente non morirà industriale. Siamo nel mezzo ad un

passaggio cruciale nei prossimi anni capiremo se Piombino potrà essere ancora salvata tutta o

DATI MOLTO BUONI

La stagione si annuncia come una delle migliori con presenze in aumento

diventerà un paesino ridimensionato demograficamente. Vincenzo Tuvè infine apprezza molto il lavoro portato avanti da Parodi a Suvereto.

«HA FATTO» sta facendo un ottimo lavoro - dice - e con grandi risultati anche rispetto alle precedenti amministrazioni. Quando i turisti sono tanti, sono contenti e gli esercenti e i commercianti sono sempre pieni e sono soddisfatti, vuol dire che si sta facendo il sindaco e l'amministratore nel modo giusto. Da una realtà, seppur piccola e diversa da Piombino, credo si possano anche prendere spunti. Credo che se tutti i Comuni della Val di Cornia si mettessero ad un tavolo a pianificare la stagione sarebbe meglio».

CON LA GRECIA CHE ANCORA UNA VOLTA È IN TESTA

Ancona, week-end da record con il pieno dei turisti

38 mila passeggeri in transito, +29% rispetto all'anno scorso
Giampieri: risultato per la grande collaborazione istituzionale

ANCONA - Il porto di Ancona al centro delle vacanze. Sono più di 38 mila, infatti, le persone transitate da venerdì a domenica scorsa, 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 week-end, con 21 (segue in ultima pagina)



Rodolfo Giampieri

Ancona, week-end

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 decidendosi 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”.

The Medi Telegraph

Taranto, alleanza con la Basilicata per la Zes
Roma - La Regione Basilicata ha già deliberato, lo scorso 4 agosto, affinché l'area di Matera e Ferrandina venga accorpata alla Zes di Taranto.



Roma - La Basilicata e in particolare l'area di Matera e del Metapontino accelera per la costituzione di una Zona economica speciale (Zes) con Taranto ora che il nuovo di Mezzogiorno è legge, la numero 123 del 2017, da qualche settimana. Domani il sindaco di Matera, Raffaello De Ruggieri, incontrerà in Comune il deputato Pd, Ludovico Vico, componente della commissione Attività produttive della Camera, impegnatosi nelle ultime settimane per una Zes a cavallo di due regioni, Puglia e Basilicata.

La Zes è finalizzata ad attrarre investimenti e imprese in aree territoriali circoscritte dove ci siano un porto, un retroporto e infrastrutture logistiche, sfruttando la leva delle agevolazioni fiscali e normative. Uno strumento di incentivazione ritenuto più efficace delle Zone franche e che prende spunto da quanto già fatto da anni in molti Paesi europei.

Le Zes, per esempio, sono molto sfruttate dalla Polonia. «Di Zes - afferma Vico - l'ultima legge per il Mezzogiorno ne ha localizzato due per la Puglia: quella di Taranto e quella di Bari-Brindisi. Per la realizzazione di una Zes serve un porto distrettuale e un'autorità di sistema portuale come quella esistente a Taranto. Inoltre, l'area tarantina può essere interessata ad una Zes interregionale con la Basilicata. In realtà, la Regione Basilicata ha già deliberato, lo scorso 4 agosto, affinché l'area di Matera e Ferrandina venga accorpata alla Zes di Taranto. Le procedure - aggiunge Vico - sono in capo alle Regioni e per quelle interregionali c'è una sovrintendenza della Presidenza del Consiglio, ma intanto occorre candidarsi benchè le aree siano già state individuate, così come hanno già fatto Gioia Tauro, Napoli e Salerno. Infatti - rileva ancora Vico - è necessario perimetrare l'area mentre la norma attuativa del Governo sarà emessa a fine ottobre con un Dpcm (Decreto del presidente del Consiglio dei ministri). Il tempo è quindi scandito per lavorare per la Zes di Taranto».

L'ECONOMIA

Zes, la Puglia è ancora ferma E Matera punta su Taranto

di Oronzo MARTUCCI

Il 12 agosto scorso è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, e il giorno successivo è diventato legge, il Decreto Sud che contiene norme per la istituzione delle Zone economiche speciali attraverso le quali garantire investimenti con fiscalità di vantaggio sino a 206 milioni di euro in tre anni e burocrazia zero nelle aree del Mezzogiorno con difficoltà di sviluppo. La legge prevede che ogni Zes sia costituita "anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 approvato dal Parlamento europeo". In Puglia possono ambire a essere sede di Zes il porto di Taranto e quello di Bari (insieme con quello di Brindisi), entrambi collegati alla rete europea Ten-T dei trasporti. I due porti sono collocati lungo il Corridoio Scandinavo-mediterraneo che parte dal Nord Europa e arriva sino a Malta passando attraverso i porti di Bari e Taranto.

«Dal 13 agosto il governo ha tempo 60 giorni per emettere il decreto attuativo che definisca le modalità per l'istituzione di una Zes, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area nonché i criteri che ne disciplinano l'accesso», ricorda Ludovico Vico, deputato tarantino del Pd. «Si

Campania e Calabria hanno già trasmesso le candidature al governo

1 Il decreto ora è legge

È diventato legge il Decreto Sud che contiene norme per la istituzione delle Zone economiche speciali: investimenti con fiscalità di vantaggio sino a 206 milioni di euro in tre anni e burocrazia zero

2 Le due Zone speciali

In Puglia possono ambire a essere sede di Zes il porto di Taranto e quello di Bari (insieme con quello di Brindisi), entrambi collegati alla rete europea Ten-T dei trasporti. Spetta alla Regione candidarli

3 Le mosse delle Regioni

Le giunte regionali di Campania e Calabria hanno trasmesso le candidature al governo. La giunta della Basilicata ha deliberato di candidare le aree di Matera e Ferrandina in associazione al porto di Taranto

4 L'allarme di Vico

Avverte Vico (Pd): «Nel più breve tempo possibile bisogna definire tutti gli aspetti che la legge appena approvata assegna alla Regione, a cominciare dalla perimetrazione delle aree»

tratta di una opportunità che Taranto non può e non deve perdere», aggiunge, «ma è necessario che la Regione faccia bene e in fretta la sua parte, insediando il tavolo tecnico con i rappresentanti dei Comuni interessati e dell'Autorità di sistema portuale che come quella di Taranto hanno i titoli per ospitare la Zes, visto che tocca proprio alla Regione presentare la proposta di istituzione delle Zes». A tal proposito il parlamentare tarantino ricorda che le altre Regioni stanno definendo per tempo le loro posizioni. Le giunte regionali di Campania (è interessato il porto di Napoli) e Calabria (si punta su Gioia Tauro) da tempo hanno evidenziato la loro posizione e trasmesso le candidature al governo ancora prima dell'approvazione del decreto Sud. Quindi sono avanti rispetto alla Puglia in quanto a decisioni. «Il 4 agosto scorso anche la giunta regionale della Basilicata ha deliberato di candidare le aree di Matera e Ferrandina in associazione al porto di Taranto, il quale è in possesso dei requisiti previsti dalla legge per ospitare la Zona economica speciale», ricorda Vico. «A quella istanza la Regione deve cominciare a rispondere attraverso la convocazione degli organismi tecnici», aggiunge. «Bisogna essere in grado di essere nel più breve tempo possibile di definire tutti gli aspetti che la legge appena approvata assegna alla Regione, a cominciare dalla perimetrazione delle aree. Nel caso della Puglia, la giunta regionale non solo deve stabilire su quali siti candidare le Zes, visto che la legge permette di indicare due aree per ogni regione, ma interagire con la Basilicata che ha già comunicato di voler far parte con Matera e Ferrandina della Zes interregionale collegata al porto di Taranto», incalza il deputato tarantino del Pd.

tratta di una opportunità che Taranto non può e non deve perdere», aggiunge, «ma è necessario che la Regione faccia bene e in fretta la sua parte, insediando il tavolo tecnico con i rappresentanti dei Comuni interessati e dell'Autorità di sistema portuale che come quella di Taranto hanno i titoli per ospitare la Zes, visto che tocca proprio alla Regione presentare la proposta di istituzione delle Zes». A tal proposito il parlamentare tarantino ricorda che le altre Regioni stanno definendo per tempo le loro posizioni. Le giunte regionali di Campania (è interessato il porto di Napoli) e Calabria (si punta su Gioia Tauro) da tempo hanno evidenziato la loro posizione e trasmesso le candidature al governo ancora prima dell'approvazione del decreto Sud. Quindi sono avanti rispetto alla Puglia in quanto a decisioni. «Il 4 agosto scorso anche la giunta regionale della Basilicata ha deliberato di candidare le aree di Matera e Ferrandina in associazione al porto di Taranto, il quale è in possesso dei requisiti previsti dalla legge per ospitare la Zona economica speciale», ricorda Vico. «A quella istanza la Regione deve cominciare a rispondere attraverso la convocazione degli organismi tecnici», aggiunge. «Bisogna essere in grado di essere nel più breve tempo possibile di definire tutti gli aspetti che la legge appena approvata assegna alla Regione, a cominciare dalla perimetrazione delle aree. Nel caso della Puglia, la giunta regionale non solo deve stabilire su quali siti candidare le Zes, visto che la legge permette di indicare due aree per ogni regione, ma interagire con la Basilicata che ha già comunicato di voler far parte con Matera e Ferrandina della Zes interregionale collegata al porto di Taranto», incalza il deputato tarantino del Pd.



Ludovico Vico

licata ha deliberato di candidare le aree di Matera e Ferrandina in associazione al porto di Taranto, il quale è in possesso dei requisiti previsti dalla legge per ospitare la Zona economica speciale», ricorda Vico. «A quella istanza la Regione deve cominciare a rispondere attraverso la convocazione degli organismi tecnici», aggiunge. «Bisogna essere in grado di essere nel più breve tempo possibile di definire tutti gli aspetti che la legge appena approvata assegna alla Regione, a cominciare dalla perimetrazione delle aree. Nel caso della Puglia, la giunta regionale non solo deve stabilire su quali siti candidare le Zes, visto che la legge permette di indicare due aree per ogni regione, ma interagire con la Basilicata che ha già comunicato di voler far parte con Matera e Ferrandina della Zes interregionale collegata al porto di Taranto», incalza il deputato tarantino del Pd.

licata ha deliberato di candidare le aree di Matera e Ferrandina in associazione al porto di Taranto, il quale è in possesso dei requisiti previsti dalla legge per ospitare la Zona economica speciale», ricorda Vico. «A quella istanza la Regione deve cominciare a rispondere attraverso la convocazione degli organismi tecnici», aggiunge. «Bisogna essere in grado di essere nel più breve tempo possibile di definire tutti gli aspetti che la legge appena approvata assegna alla Regione, a cominciare dalla perimetrazione delle aree. Nel caso della Puglia, la giunta regionale non solo deve stabilire su quali siti candidare le Zes, visto che la legge permette di indicare due aree per ogni regione, ma interagire con la Basilicata che ha già comunicato di voler far parte con Matera e Ferrandina della Zes interregionale collegata al porto di Taranto», incalza il deputato tarantino del Pd.



Gianfranco Chiarelli, deputato di Direzione Italia ed espressione della provincia di Taranto, sostiene da tempo la necessità che la Regione Puglia proponga al governo la istituzione di una sola Zes «per evitare frammentazioni e dispersioni delle risorse stanziate con il decreto Sud». «Il porto di Taranto con le sue aree retroportuali è fondamentale e centrale per garantire il successo della Zes. Una Zes che non deve tagliare fuori né

il Salento, né l'area di Matera Capitale europea della cultura 2019, tanto meno i porti adriatici di Bari e Brindisi che sono collegati nell'Autocentro di sistema portuale del Basso Adriatico. La Regione ha il compito di definire per legge un piano strategico di sviluppo della Zes che tenga conto di esigenze territoriali, infrastrutture esistenti e altre da completare o da realizzare ex novo. Senza giochi barcai», sottolinea Chiarelli.

Non solo la Camera di commercio: azzeramenti e accorpamenti animano già il dibattito politico di fine estate

Riforme, in discussione tutto l'impianto

I progetti

Questione di feeling

● La scarsa efficacia delle riforme sui conti pubblici, gli effetti disorientanti sulle competenze prima assicurate e ora in via di essere assorbiti, sono gli aspetti che stanno minando l'autorevolezza del progetto di cambiamento.

Il polo

Taglia e raddoppia

● La provincia di Brindisi è l'unica in Puglia che ha visto il taglio della Camera di commercio. L'ente sarà accorpato a Taranto formando il secondo polo regionale, un aspetto che però non consola gran parte delle posizioni.

L'INTERVISTA

● La cancellazione della Camera di Commercio di Brindisi, che sarà accorpata a quella di Taranto, ha generato una riflessione sul territorio sulle ripercussioni della riforma delle pubbliche amministrazioni. Firmato il decreto del ministro Calenda, che definisce il nuovo assetto territoriale delle Camere che passano da 95 a 60, in Puglia si passa da 5 camere a 4, con appunto l'accorpamento di Brindisi e Taranto, interessato al provvedimento in quanto con meno di 75 mila imprese iscritte.

La sede centrale sarà quella di Taranto in quanto ha un numero maggiore rispetto a quella di Brindisi (cinquantamila a fronte di quarantaduemila) con lo spostamento della sede brindisina, definita "secondaria", presso la Cittadella della Ricerca. Il presidente Malcarne ha più volte sottolineato di come i servizi offerti saranno comunque mantenuti, così come il mantenimento del personale. La novità ha fatto così registrare diverse posizioni critiche da più parti, in particolare dal mondo politico e sindacale.

Mauro D'Attis critica l'arretramento di rappresentanza degli uffici cittadini

L'ultima in ordine di tempo quella di Antonio Castellucci, segretario generale Cisl Brindisi Taranto: "Le Camere di commercio sono tra i luoghi privilegiati in cui interagiscono corresponsabilmente tutte le rappresentanze economiche e sociali del territorio, per cui stando al decreto, quelle di Brindisi e di Taranto conce-

pite come un'unica struttura e comunque con due sedi operative, e realisticamente continueranno ad essere capaci di guardare avanti per il rilancio complessivo delle dinamiche di sviluppo di tutti i settori produttivi di entrambe le aree. Determinante sarà il ruolo di supporto delle alle professionali che oggi operano

nelle due sedi, e siamo fortemente convinti che si svilupperà effettivamente, in questa parte di Mezzogiorno, sostegno all'innovazione per far competere al meglio le imprese in un contesto di mercato fortemente globalizzato. Ecco perché gradiremmo Istituzioni territoriali e classe politica più partecipative rispetto al

passato, per una maggiore condivisione, per un confronto ed un dialogo sociale sempre più aperto, responsabile e costruttivo a sostegno delle legittime rivendicazioni territoriali".

È stato poi lo stesso presidente Malcarne a sottolineare il bisogno di programmare il futuro, e di come questo sia soprattutto nelle mani delle imprese e non tanto della politica. Al contempo ha sottolineato come bisogna ora considerare questo nuovo assetto come la seconda camera più grande di Puglia, dopo quella di Bari e che i servizi verranno comunque erogati senza alcuna discontinuità dalla nuova camera quando l'iter di accorpamento sarà completato. Tuttavia la questione relativa alla Camera di commercio, ha fatto registrare un nuovo ente privato al territorio brindisino, così come è accaduto con la riforma del sistema delle autorità portuali, con l'accorpamento di Brindisi nella cosiddetta nuova autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale.

M.Pic.



La sede della Camera di commercio di Brindisi, ora accorpata a Taranto. In basso: il palazzo della Provincia, altro ente che si voleva tagliare e ancora privo di una rappresentanza eletta dai cittadini, a Taranto il consigliere comunale Mauro D'Attis

«Con questa storia del risparmio siamo ridotti a cenerentola d'Italia»

di Mino FICA

Un anno fa aveva chiesto conto ai responsabili politici che hanno portato Brindisi ad essere quella che definisce "la cenerentola della Puglia". È l'ex vice sindaco del Comune di Brindisi, Mauro D'Attis. L'attuale vice presidente del gruppo del partito popolare europeo, del comitato europeo delle Regioni, traccia il suo bilancio su quelle riforme delle pubbliche amministrazioni che ora registrano la cancellazione della camera di commercio di Brindisi.

D'Attis, esattamente un anno fa avvertiva di come Brindisi avrebbe perduto in sua Camera di Commercio; parlò di onestissimo scippo. Come valuta oggi l'accorpamento con Taranto?

«È una conseguenza dell'ennesima riforma del governo Renzi Gentiloni, nell'ambito di quello stesso disegno che ha di fatto penalizzato Brindisi con la riforma del sistema delle Autorità portuali e delle Province. Sulla Camera di commercio in particolare, stonano i discorsi legati alla sostenibilità in quanto buona parte dei costi sono riconducibili proprio ai fondi privati

delle imprese iscritte».

La riforma nasce dalla volontà di diminuire la spesa pubblica, ritiene che in questi primi anni di attuazione questa volontà sia stata mantenuta?

«Immaginando di risanare i bilanci dello Stato si sta invece colpendo il risparmio ed i servizi dei cittadini. Lo spostamento dell'asse decisionale, che ha penalizzato Brindisi, si sta ripercuotendo negativamente sul nostro territorio. Già nel gennaio 2013 sottolineai come per la riforma delle autorità portuali, Brindisi sarebbe stata penalizzata, e lo stesso sta avvenendo appunto con la Camera di commercio».

A distanza di due anni dalla riforma Delrio come giudica invece lo stato delle Province?

«Il riordino ha avuto solo l'effetto di avere qualche prima pagina sui giornali nel nome del risparmio ma poi tutto è stato mal gestito, ed i veri effetti sono sotto gli occhi di tutti. Le nostre strade, le nostre scuole, e non solo, non so

no adeguatamente mantenute perché mancano le risorse agli enti provinciali. Una volta delegittimati gli organi politici poi ci troviamo ora dei presidenti che, a costo zero, hanno di contro grandi responsabilità a fronte di una situazione di collasso».

Quali sono gli effetti sul territorio di Brindisi?

«Brindisi è diventata la cenerentola della Puglia. Questo è il frutto di una scarsa rappresentazione parlamentare e di un Partito Democratico che in questi ultimi cinque anni ha inciso negativamente su territori come il nostro. In Puglia, l'attenzione del governo nazionale e regionale è stata rivolta molto a Taranto, probabilmente per bilanciare errate misure adottate nel tempo; di fatto Brindisi ne paga le conseguenze. La responsabilità è dei ministri e dei parlamentari e di quei rappresentanti locali che ora dovrebbero dar conto per avere penalizzato Brindisi».

Il senatore Tomaselli del Pd, nei giorni passati, ha definito la riforma, che porta alla cancellazione della Camera di commercio di Brindisi, come la meno felice di questi ultimi anni.

«Coerenza vuole che se questi rappresentanti del territorio non sono d'accordo escano dalla maggioranza perché stanno penalizzando il territorio. Brindisi deve ora immaginare di avere una rappresentazione degna; se in Parlamento o in Senato ci sono rappresentanti che non lavorano per il bene del territorio è bene che questi facciano altro. Il 2018 sarà un anno importante per Brindisi. Prima delle elezioni amministrative ci saranno le politiche; il prossimo sindaco sarà un buon sindaco se avrà un sostegno ed una capacità rappresentativa degna, capace di tutelare gli interessi del proprio territorio».



L' ANALISI. Il Mediterraneo ha grandi potenzialità nel mercato dei trasporti per mare: la rivoluzione della «Via della Seta»

LA SICILIA E IL PONTE, OCCASIONE MANCATA

Si tratta di un progetto strategico, energicamente sostenuto dalla Cina, con il supporto finanziario di una grande banca e una dotazione di almeno 100 miliardi di dollari. Senza entrare in complesse valutazioni geo-economiche, basti considerare che, nel collegamento tra l' Oriente e l' Europa, la Sicilia rappresenta l' ultimo approdo prima di arrivare nei grandi porti del Nord dell' Europa. Con una postilla: scaricare le merci in un porto siciliano invece di puntare, per esempio, su Rotterdam (il più grande scalo marittimo al mondo) comporterebbe un risparmio di quattro giorni di navigazione.

È questa, in pillola, la grande opportunità che si apre per la Sicilia: essere al centro di un gigantesco flusso di merci via mare. Il trasporto marittimo mondiale ha superato per la prima volta i 10 miliardi di tonnellate e, nei prossimi quindici anni, raggiungerà i 17 miliardi di tonnellate (Rapporto SRM - Intesa San Paolo del giugno scorso); un quinto si muove già oggi nel Mediterraneo.

L' occasione è ghiotta e forse irripetibile; la Sicilia potrebbe aspirare al ruolo di porta di ingresso verso l' Italia e l' Europa continentale, con importanti prospettive di lavoro, di ricchezza e di insediamento di nuove attività

imprenditoriali; sarebbe, infatti, una gigantesca base logistica per la movimentazione delle merci, senza apportare nuovo inquinamento ad una terra povera di industrie ma già ricca di inquinanti (poli petrolchimici).

Certo non basta fare arrivare le merci in Sicilia; occorre poi smistarle verso il resto del Paese e il Continente europeo. Una partita complessa e con molti concorrenti; ma chi potrebbe mai competere con la posizione strategica di un porto come Augusta, nel Siracusano, il più grande della Sicilia e il quarto in Italia? A condizione, però, che si realizzi un collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente: il ponte sullo stretto di Messina.

La storia del ponte di Messina è stata puntualmente accompagnata da polemiche roventi, da mistificazioni e da non poca disinformazione.

Non c' è nulla di male a essere pregiudizialmente contrari al ponte; ma non si possono mischiare le carte dell' analisi oggettiva.

Una delle polemiche più ricorrenti si sintetizza in poche battute: «a chi serve»?

- segue

Serve; eccome serve! L' **Autorità Portuale** di Messina (soggetto di diritto pubblico) aggiorna periodicamente on line, i dati sui flussi passeggeri e merci nello stretto. Nel 2016 sono transitati, tra Scilla e Cariddi, poco più di sette milioni di passeggeri paganti e quasi sei milioni di tonnellate di merci; secondo una stima contenuta nel progetto di fattibilità del ponte, circa il 40% dei passeggeri attraversa lo stretto con regolarità (pendolari).

Basterebbero questi dati per confermare la valenza economica e commerciale di un collegamento stabile per le merci e i passeggeri fra le due sponde.

Una seconda considerazione riguarda i costi dell' investimento. Allo Stato si chiedeva per il ponte un finanziamento di 2,2 miliardi di euro mentre il resto (circa quattro miliardi) era a carico d' investitori privati che avrebbero incassato il pedaggio per 90 anni, con l' impegno contrattuale di contenere gli eventuali aumenti del pedaggio entro i limiti dell' inflazione. Di questo impegno si faceva garante anche la società pubblica ferroviaria «FS» che, di contro, avrebbe eliminato le corse via traghetto, stabilmente in perdita.

Certo due miliardi di euro sono una cifra importante, ma come dimenticare che lo Stato ha speso circa 33 miliardi di euro per l' alta velocità ferroviaria che trasporta (su 1.500 chilometri di linea) trenta milioni di passeggeri l' anno? Perché non investire due miliardi per (almeno) sette milioni di passeggeri l' anno? Perché non realizzare quella che diventerebbe la più grande attrazione turistica italiana? Oltre che di candidati «presidente della regione» le forze politiche si occuperanno d' altro?

La grande banchina commerciale attesa da trent' anni

Ampiamento del porto, i lavori riprenderanno entro settembre

Il commissario assicura che saranno ultimati entro la fine del 2018

Milazzo I lavori per il completamento della banchina commerciale del porto di Milazzo riprenderanno e si conta di portarli a compimento entro la fine del 2018. È stato questo l' impegno assunto nei giorni scorsi dal commissario dell' **Autorità portuale**, Antonino De Simone, rispondendo quasi indirettamente alle perplessità che ormai da mesi si trascinano in città tra le forze politiche e non solo, per via della lunghissima sospensione del cantiere. De Simone ha ribadito che «i lavori per la realizzazione della banchina, che momentaneamente sono sospesi per una difficoltà di drenaggio delle acque delle sabbie di colmata, riprenderanno a breve grazie a una perizia di variante in corso di approvazione da parte del competente assessorato regionale. Si stima di poter riprendere i lavori entro l' estate e terminarli entro la fine del 2018».

Non resta che attendere e sperare, partendo da un dato certo che peraltro sembrava scontato dopo le ultime vicissitudini: anche il 2017, così come era stato il 2016, non sarà l' anno del definitivo completamento del porto. Considerato che il progetto di ampliamento dello scalo risale al 1990 (primo finanziamento erogato dall' assessorato regionale ai Lavori Pubblici grazie al mai abbastanza rimpianto onorevole Pino Merlino), siamo vicini al "trentennale" di lavori in corso.

L' importante comunque è che si arrivi alla fine del tunnel. Gli operatori marittimi sperano molto nel nuovo ormeggio.

La "nuova" banchina una volta completata, creerà infatti anche altri accosti di poppa o di prora per le navi traghetto e per qualche nave da carico, nei casi in cui l' unico molo destinato al traffico commerciale risultasse occupato.

In più, tutto il fondale dello specchio d' acqua, dalla testata del molo Venti Luglio, lato nord fino al molo di sottoflutto, lato sud, sarà livellato e permetterà di far accostare navi con un pescaggio massimo di 9 metri. L' opera, attualmente attestata su circa il 75 per cento dell' avanzamento dei lavori, prevede la realizzazione di una nuova banchina commerciale di 18 mila metri quadri di piazzali e oltre 300 metri lineari di nuovi accosti, nella zona antistante al molo di sottoflutto, con fondali a meno 11 e meno 10. Il

tutto fa parte dell' area Sin (dito d' interesse nazionale) e dunque come è noto, vigono più stringenti norme procedurali.(g.p.)

Molo foraneo, ancora nessuna certezza

milazzo In attesa della ripresa del cantiere in via XX Luglio, nel porto mamertino stanno proseguendo i lavori di recinzione e perimetrazione delle aree, con nuovi accessi e percorsi finalizzati, a detta dell' **Autorità portuale**, ad offrire una migliore e più efficiente suddivisione e utilizzo delle stesse aree ottemperando sia alle esigenze di sicurezza e di logistica sia a quelle di continuità doganale. Il porto, infatti - si fa notare - è oggi interrotto dalla presenza del Terminal **aliscafi** e le opere in progetto consentiranno di ripristinare la necessaria continuità di percorsi carrabili. I lavori sono in corso e vanno completati, secondo quanto previsto dal capitolato d'appalto, entro giugno 2018, per un importo pari a 1 milione 706 mila euro.

Nessuna certezza sui tempi invece per quel che concerne l' allargamento del molo foraneo per consentire l' attracco di navi di lunghezza superiore ai 250 metri e al tempo stesso agevolare le operazioni a terra.

L' **Autorità portuale** ha previsto un intervento da 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2014-2016 e nel frattempo ha definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto "terzo lotto".

Porti: a Tremestieri si procede verso inizio lavori

A settembre accordo tra Comune e società vincitrice appalto



(ANSA) - PALERMO, 25 AGO - Il nuovo porto di Tremestieri si appresta a diventare realtà, l'accordo tra Comune e Coedmar (la società che si è aggiudicata i lavori) dovrebbe essere ratificato il 7 settembre. Il nullaosta della Corte dei conti al finanziamento da 30 milioni di euro da parte della Regione è l'ultimo tassello che manca per arrivare all'ammontare complessivo della disponibilità di 72 milioni. "Speriamo di poter firmare il 7 settembre - spiega l'assessore comunale di Messina, Sergio De Cola -. È una data che abbiamo ipotizzato sulla base di un incrocio di altre date ed impegni. Non dipende soltanto da noi, perché attendiamo il placet della Corte dei Conti".

Porto Tremestieri, si procede verso l' inizio dei lavori

Il nullaosta della Corte dei conti al finanziamento da 30 milioni di euro da parte della Regione è l' ultimo tassello che manca per arrivare all' ammontare complessivo della disponibilità di 72 milioni.

Il nuovo porto di Tremestieri si appresta a diventare realtà, l' accordo tra Comune e Coedmar (la società che si è aggiudicata i lavori) dovrebbe essere ratificato il 7 settembre. Il nullaosta della Corte dei conti al finanziamento da 30 milioni di euro da parte della Regione è l' ultimo tassello che manca per arrivare all' ammontare complessivo della disponibilità di 72 milioni. "Speriamo di poter firmare il 7 settembre - spiega l' assessore comunale di Messina, Sergio De Cola -. È una data che abbiamo ipotizzato sulla base di un incrocio di altre date ed impegni. Non dipende soltanto da noi, perché attendiamo il placet della Corte dei Conti".

CRISI IDRICA. Gli invasi sono ormai a livelli di guardia. L' ex municipalizzata lavora su dighe e pozzi per scongiurare altri problemi. E il Comune insiste sullo stato di calamità

Torna l' acqua, ma è ancora emergenza

Polemiche per i disagi. L' Amap: «Situazione eccezionale, erogate seimila tonnellate a due navi cisterna in 24 ore» IN BREVE

Case e attività commerciali erano rimaste con i rubinetti a secco. L' indice era stato puntato contro le navi da crociera che si riforniscono al porto, ma il presidente dell' Amap ora fornisce un' altra spiegazione.

Gabriele Messina OOO Rientra l' emergenza e torna (almeno per ora) anche l' acqua nelle case. Dopo il caos dei giorni scorsi, con tanto di interruzioni idriche in diversi quartieri, l' Amap riporta la barra dell' erogazione a dritta e spiega che si è trattato di una situazione eccezionale dovuta, come spiegano dagli uffici di via Volturmo, all' arrivo di due navi cisterna che hanno assorbito seimila tonnellate d' acqua in appena 24 ore.

La pressione ridotta ha creato disagi in diversi quartieri: dalla Zisa a Borgo Vecchio, da via Dante a via Albanese ma anche in via Notarbartolo, via Malaspina, piazza Diodoro Siculo, piazza Croci e nella zona dell' Ucciardone, un numero ancora imprecisato di abitazioni ed esercizi commerciali è infatti rimasto a secco, scatenando la protesta soprattutto contro le navi da crociera. In un primo momento, infatti, il Comune aveva diffuso la notizia che l' approvvigionamento garantito alle enormi città galleggianti avesse mandato in crisi il sistema di erogazione. Da quando altre Regioni hanno dichiarato lo stato di calamità naturale per la siccità, è stato vietato questo tipo di prelievo e molte navi che attraccano in Italia svolgono dunque le operazioni di rifornimento idrico nel porto cittadino. Circostanza che avrebbe causato un calo di pressione nella rete idrica cittadina. Adesso, però, spuntano nuovi indiziati: a quanto sembra, infatti, l' interruzione dei giorni scorsi sarebbe stata provocata da due navi cisterna che avrebbero caricato ben seimila tonnellate di acqua in ventiquattr' ore. E dunque mentre le pompe risucchiavano l' acqua dalla rete idrica, nei quartieri più vicini al porto i rubinetti rimanevano all' asciutto.

«Ho seguito personalmente la questione ieri mattina e l' emergenza è presto rientrata - spiega il presidente di Amap, Maria Prestigiacomo - l' acqua è tornata nelle abitazioni e adesso tutto è tornato alla normalità». L' azienda che si occupa della gestione del servizio idrico in città, intanto, sta concordando con l' **Autorità portuale** un calendario di prelievi ad orari scaglionati, di cui saranno

- segue

informate le compagnie di navigazione, in modo che queste operazioni non avvengano per periodi prolungati. Non sarà inoltre possibile che il prelievo tramite gli impianti portuali possa durare più di dieci ore al giorno e i rubinetti verranno chiusi dopo le 18.

«Come più volte ribadito dall' amministrazione comunale - aggiunge Prestigiacomò - è necessario che dopo ormai nove mesi di sostanziale siccità venga dichiarato lo stato di calamità naturale». E come più volte anticipato dal Giornale di Sicilia, l' incubo di un' emergenza idrica potrebbe essere dietro l' angolo. Le scarse piogge e il conseguente abbassamento dei livelli delle quattro dighe, infatti, sono i fattori che preoccupano di più. Sul Poma, è persino ricomparsa la vecchia strada costruita da Gaspare La Franca nel 1910 e se in autunno non dovesse piovare, in città potrebbe tornare l' incubo della tumazione idrica. In tanto, Amap lavora su più fronti e annuncia alcune manovre che potrebbero portare maggiori benefici alla rete idrica cittadina. Sulla diga Rosamarina dal 5 settembre sarà attivata la quinta pompa, mentre sull' altro versante si lavora alla riattivazione di alcuni pozzi di proprietà di Amap per incrementare il flusso di acqua nelle condotte cittadine. Sono tre i pozzi pubblici: pozzo Bonanno a Ciaculli, pozzo Bugino a Cardillo e pozzo Bellolampo. Una manovra che potrebbe aggiungere alle condutture circa 160 litri di acqua al secondo. La resa finale arriverà il 12 settembre, giorno in cui si terrà un vertice alla Regione per valutare la situazione degli invasi e da qui la possibilità di dichiarare lo stato di calamità naturale. (*GME*) IN BREVE.

STASERA "FIORE" DI CLAUDIO GIOVANNESI

Cinema in Fortezza Vecchia

Torna stasera (ore 21.30) in Fortezza Vecchia (foto) l'appuntamento con la rassegna cinematografica "Sguardi in Fortezza" ideata dal Nido del Cuculo con il circolo del cinema Kinoglaz, **Autunno Portuale**, Menicagli Pianoforti, Fortezza Bar e con il patrocinio del Comune.



Sarà l'ultimo atto dell'iniziativa. Protagonista il film "Fiore" di Claudio Giovannesi. La pellicola racconta la storia di Daphne e Josh, due adolescenti irrequieti cresciuti ai margini della società benestante e "regolare".

Con il film di Giovannesi si chiude un calendario ricco e per tutti i gusti che ha avuto come appuntamento fisso ogni lunedì sera nei mesi di luglio e agosto, dando a tutti gli appassionati di cinema e non, la possibilità di apprezzare una selezione di visioni alternative ma di interesse, in alcuni casi anche in presenza del regista. Gustando al contempo, del colpo d'occhio e del panorama vista mare offerti dalla Fortezza Vecchia. Il tutto al prezzo di 5 euro comprensivi di consumazione.

**Arriva Tarzia a Livorno
Di Marco a Roma
Leone a Civitavecchia**

LIVORNO-Si terrà giovedì 7 settembre con la presenza del comandante del Corpo ammiraglio ispettore Vincenzo Melone, il cambio della guardia al comando della direzione marittima della Toscana

e della Capitaneria di porto di Livorno. Al contrammiraglio Vincenzo Di Marco, destinato al comando generale di Roma, subentrerà il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, proveniente dalla Capitaneria di porto di

Civitavecchia e dalla direzione marittima del Lazio, dove sarà rilevato sabato 2 settembre dal capitano di vascello Vincenzo Leone, proveniente dal comando generale di Roma.

Settembre è il mese classico dei movimenti nelle Capitanerie (segue in ultima pagina)

Arriva Tarzia a Livorno

ne di porto e anche quest'anno non si fa eccezione. Altre Capitanerie sono in attesa dei nuovi direttori marittimi e comandanti, mentre è ancora aperto il dibattito del ruolo definitivo degli alti ufficiali comandanti dei porti nell'ambito dei "sistemi" istituiti dalla riforma Delrio.

CON IL RISCHIERAMENTO ANCHE DI UN ELICOTTERO

Per "Mare Sicuro 2017" le operazioni ad Olbia

Tutti gli interventi per la nautica da diporto, le ordinanze balneari e l'ambiente



OLBIA - Ogni anno il comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, nell'ambito della pianificazione dei servizi di prevenzione e controllo delle attività turistico-balneari, lancia come noto la campagna a livello nazionale denominata "Mare Sicuro".

Essa prevede un impiego capillare delle risorse umane e dei mezzi affinché, attraverso il controllo delle spiagge e del mare prospiciente, si possa concretamente contribuire ad una ottimale fruizione del bene "mare" e a fornire le migliori condizioni per una tranquilla vacanza.

Anche quest'anno la campagna, che si concluderà il 17 Settembre, è stata preceduta da una fase di analisi e di studio volta a determinare, anzitutto, le risorse locali disponibili e ad individuare le "criticità" locali nonché a pianificare, successivamente, un'azione coerente con i fini prefissati.

Prosegue, dunque, senza soluzione di continuità l'impegno degli uomini e delle donne anche della Capitaneria di Porto di Olbia nell'operazione "Mare Sicuro 2017", per far sì che venga garantita la sicurezza in tutte le attività ricreative e nautiche che come ogni anno si intensificano nel periodo estivo, soprattutto in forza del notevole flusso turistico che caratterizza le nostre coste.

Durante questi primi due mesi di attività, nell'area di giurisdizione della Capitaneria di Porto di Olbia, sono stati effettuati oltre 2.300 controlli, che hanno condotto all'elevazione di 214 sanzioni amministrative, soprattutto per violazioni all'Ordinanza di Sicurezza Balneare, al Regolamento di esecuzione e di organizzazione dell'Area Marina Protetta di Tavolara

- Punta Coda Cavallo e al Codice della Nautica da diporto.

Particolare attenzione si è posta nella verifica dello stato di conservazione delle coste e del demanio marittimo in genere, rilevando una discarica abusiva.

Inoltre, sono stati accertati illeciti per occupazioni non autorizzate, perpetrate attraverso beni di facile rimozione a carattere stagionale (installazione di strutture balneari prive di concessione e/o in ampliamento alle dimensioni della concessione e/o alla tipologia dell'utilizzo previsto dal titolo concessorio).

Si conferma vincente l'attività preventiva svolta in tutta Italia a favore dei frequentatori di istituti di formazione e degli utenti del mare in generale, che ha stimolato una maggiore consapevolezza delle insidie che possono sconvolgere gli esiti di una fantastica giornata al mare e dell'importanza del rispetto delle norme di sicurezza impartite dalla normativa vigente.

Diversi sono stati gli interventi relativi a chiamate di soccorso grazie ai quali tutte le persone che si sono trovate in difficoltà potranno tornare la prossima estate a visitare i nostri lidi, forgiati dall'esperienza passata, ma sicuramente consci della presenza di un'organizzazione professionale e ben articolata a garanzia della loro sicurezza.

Opportuno e proficuo si è rivelato, come nella passata stagione estiva, il potenziamento della sorveglianza nell'Area Marina Protetta di Tavolara - Punta Coda Cavallo, in considerazione dell'impiego costante e "dedicato" del mezzo nautico "MAKO Marine 232", concesso in comodato d'uso gratuito alla Capitaneria di Porto

di Olbia dal Consorzio di Gestione dell'area in virtù di apposito accordo di collaborazione.

Tale accordo è nato con l'obiettivo di consolidare il legame di stretta cooperazione interistituzionale in materia di protezione ambientale, vista l'esistenza tra le parti di una identità di interessi nei riguardi dell'ambiente da tutelare, in modo tale che possano essere ulteriormente assicurate le migliori condizioni per la fruizione dell'ambiente stesso nel rispetto delle normative generali in materia e di quelle specifiche vigenti nell'area.

Quest'anno il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sempre aggiornato sull'andamento delle attività poste in essere lungo i litorali del nord Sardegna, ha previsto per il mese di Agosto, al fine di rendere più efficace l'impiego dei mezzi navali in dotazione, il temporaneo rischieramento di un elicottero del Corpo presso l'aeroporto di Decimomannu, per lo svolgimento di attività di vigilanza delle aree marine protette e per il monitoraggio e il controllo delle attività turistico-balneari, della navigazione da traffico passeggeri e da diporto, ecc.

Tale rischieramento, che ha visto frequenti sortite dell'elicottero anche lungo il tratto di costa di giurisdizione, consente un più efficace impiego dei mezzi navali dipendenti a tutela del regolare svolgimento delle attività turistico-balneari e dell'ambiente marino e garantisce anche un servizio di allarme SAR nelle 24 ore, con notevole riduzione dei tempi di intervento per le emergenze in mare.

In ultima analisi, si è registrato un notevole afflusso di visitatori sull'isola, seppure in lieve calo rispetto alla passata stagione estiva, per i quali si è mantenuta costantemente elevata l'attenzione al fine di assicurare le migliori condizioni per una serena vacanza: dall'imbarco a bordo delle navi da traffico passeggeri - soggette a regolari verifiche per gli aspetti di safety e security da parte del personale ispettivo della Capitaneria di Porto di Olbia - sino all'arrivo in porto, che può contare su un'efficiente organizzazione di sicurezza, come pure in mare grazie all'assidua presenza di un numero notevole di mezzi navali della Guardia Costiera e delle altre Forze di Polizia, che operano sotto il diretto confinamento della Direzione Marittima di Olbia.

Programmate misure straordinarie per fronteggiare eventuali contrattempi durante le celebrazioni dei Santi Patroni



Lunedì di festa e crociere: pronto il piano B

Concomitanza il 4 settembre: se la nave dovesse attraccare a Costa Morena sarà aperta l'area portuale

La decisione

Blocchi e transenne



● Festa di San Teodoro blindata, imponenti le misure di sicurezza per la Festa dei Santi patroni prevista nel primo week end di settembre. Seguendo le direttive della Circolare Gabrielli: blocchi di cemento per impedire il transito dei mezzi su corso Roma, corso Umberto, via Del Mare, via Spalato e a monte di via Montenegro; chiuse al passaggio dei pedoni via Colonne e la Scalinata Virgilio; transenne su lungomare Regina Margherita per impedire la caduta del molo; 80 steward specializzati in situazioni di rischio ed emergenza per il monitoraggio delle aree; corridoi con nastri luminosi per indicare il passaggio per mezzi di soccorso e vie di fuga.

di Lucia PEZZUTO

Transito dei crocieristi, le misure di sicurezza adottate durante i festeggiamenti dei Santi Patroni impongono una variazione del percorso. E' quanto è stato deciso ieri mattina nel corso di una riunione straordinaria convocata dalla stessa Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Meridionale. Al vertice hanno partecipato oltre ai tecnici dell'Authority anche il Comune di Brindisi, rappresentato dall'architetto Fabio Lucinno, la Polizia Municipale, nella persona del comandante Teodoro Nigro, e la Società Trasporti Pubblici con l'ingegnere Teodoro Musco e i ri L'Autorità di Sistema nei giorni scorsi, seguendo le fasi organizzative della Festa San Teodoro e le imponenti misure di sicurezza denate dalle direttive della Circolare Gabrielli, aveva sollevato grame perplessità sulla gestione del traffico e del transito dei mezzi per lunedì 4 settembre, ultimo giorno di festa ma anche giornata in cui approda la nave da crociera Nac Musica.

Normalmente la nave attracca nel porto interno ma quando le condizioni meteo non lo consentono è costretta a fermarsi a Costa Morena Est e lo spostamento dei passeggeri è garantito dai mezzi della Società Trasporti Pubblici che portano i crocieristi in città. In quel caso i pullman percorrono viale Anni, Porta Lecce e via Del Mare per poi sostare in piazza Vittorio Emanuele nei pressi della Capitaneria di Porto.

Lunedì 4 settembre il centro storico di Brindisi sarà ancora interessato dalle misure

Nella foto in basso, l'approdo delle navi da crociera in città. Nelle altre immagini, l'evoluzione dei lavori nella giornata di ieri. A sinistra, blocchi di cemento per la sicurezza (Foto Max Frigione)



di sicurezza previste per la Festa dei Santi Patroni: Porta Lecce e via Del Mare saranno interessate dalla presenza dei blocchi di cemento e dalle barriere. Di conseguenza non saranno in alcun modo transitabili.

Durante la riunione di ieri i tecnici hanno proposto un'alternativa al percorso tradizionalmente seguito dai mezzi pubblici che da Costa Morena dovrebbero arrivare sino al porto. L'idea è quella di rendere transitabile l'area portuale, in

pratica i pullman con i crocieristi partendo da Costa Morena potrebbero entrare nell'area dell'Authority e percorrere il corridoio che sfuoca direttamente in piazza Vittorio Emanuele. L'autobus con i crocieristi sosterebbe come sempre nei pressi della Capitaneria per poi percorrere a ritroso la strada fatta all'andata. Tutto questo solo nell'eventualità la nave dovesse attraccare a Costa Morena, in caso contrario i turisti sbarcherebbero direttamente sul molo di viale Regina Margherita, senza alcun problema.

La soluzione trovata sembra aver incontrato il parere favorevole di tutti i soggetti coinvolti, sostanzialmente non dovrebbe incontrare problemi di sorta a meno di disposizioni differenti da parte della Commissione sull'ordine e sulla sicurezza pubblica che comunque tornerà a riunirsi martedì prossimo per dare l'ok definitivo alle integrazioni sulle misure da adottare per la Festa di San Teodoro.

Giovedì scorso la stessa Commissione ha approvato la relazione sulla valutazione dei rischi. Tra le misure eccezionali oltre ai blocchi in cemento, i cosiddetti new jersey, collinetti in corso Roma, corso Umberto, via Del Mare, via Spalato e a monte di via Montenegro, anche la chiusura al transito dei pedoni di via Colonne e della Scalinata Virgilio.



80
Gli steward che sarà necessario impiegare. E personale specializzato in situazioni di rischio



La soluzione

Dovrà essere valutata dall'apposita commissione per l'ordine e la sicurezza

“Ogni giorno hai un'ottima ragione per seguirci on line. Anzi, dieci.”

Vai su quotidianodipuglia.it!
Il nuovo sito che si fa in dieci per te.



Quotidiano quotidianodipuglia.it è online nelle nuove, ogni giorno. Vieni a trovarci sul sito o al numero verde.

Uno nuovo Porto ad Ariscianne e le grandi incompiute infrastrutture



Ogni semplice manuale di economia dei trasporti (urbani o industriale), oppure ogni minima proposta di realizzare una certa infrastruttura (stradale, portuale, etc.) su un preciso territorio, ci invita preventivamente a **valutare l'analisi dei costi-benefici** insieme alla produttività degli obiettivi proposti. Diciamo subito che Barletta pur essendo stata la gemma nascosta del *made in Italy* dello sviluppo manifatturiero (fino a sfidare la rampante economia globale), non è mai stata inserita nelle aree Asi (are di sviluppo industriale) a ragione della sua struttura endogena basata su piccole a media imprese. Il risultato disastroso è stato che ogni possibile soluzione ai nodi di uno sviluppo spontaneo del territorio, è come ricaduta del tutto sulle **intelligenze dei locali programmatori del Comune**. Mentre La sorniona Molfetta, per fare un solo esempio, con la sua Asi ha potuto programmare e attuare felicemente un notevole e moderno sviluppo industriale, benché calato dall'alto (sviluppo esogeno). Le politiche liberiste delle eterne giunte di sinistra, fondate sul non intervento del "lascia fare e il lascia passare" (*laissez faire*) dei politici nostrani, ha poi generato una moltiplicazione di problemi mai risolti. E risolvibili solo da una nuova idea di sviluppo di eccellenza, seppure mai sognato da chicchesia.

Recentemente sulla questione del traffico pesante (Gazzetta 25 luglio 2017) la Confindustria zona Bat ha replicato al forum Salute e Ambiente rimarcando **serietà e complessità del problema**, facendo ora una chiara sintesi dei Progetti Strategici per lo sviluppo Urbano sostenibile già concordati con il Comune di Barletta già dallo scorso anno (30 agosto 2016). Qui proverò a tracciare ora una sintesi ed aggiungere alcune proposte. Detto in breve, tutta la viabilità della città – rimasta immutata dagli anni Sessanta – è costellata da una molteplicità di nodi inestricabili (quella di Via Andra, quello di Via Trani, quello della 16bis etc.). Nodi che confluiscono e si sovrappongono con l'area portuale. Un esempio. Via Andria è un complesso asse viario di collegamento: con la statale 16bis, l'autostrada A14, il porto e la stessa vasta zona industriale. **La contraddizione è quella di essere sia zona industriale che residenziale**. Al grande flusso di mezzi pesanti verso il porto, si accompagna anche il traffico urbano. E d'estate l'enorme flusso di bagnanti che assediano le litoranee. Quella di Ponente e quella di Levante replicano identiche contraddizioni. Dunque il nodo dei nodi è l'area portuale.

Se il vero nodo è salvaguardare l'identità industriale della città, l'**interrogativo doveroso** è: quali sarebbero le nuove e possibili strategie di sviluppo industriale e urbano dell'antica città marinara? Le sue arterie urbane e industriali sono intasate da un imprevisto traffico sempre più intenso? Oppure sono le stesse vecchie arterie preindustriali da ripensare alla luce di un radicale mutamento strategico? Ho più volte scritto, detto e ribadito (anche durante le proposte per l'elaborazione Pug) che l'area portuale e litoranee di Ponente e Levante, sono immutate non dagli anni '60, ma dall'Ottocento. Perciò, facendo solo attenzione alla semplice economia dei trasporti di traffico pesante, che confluisce verso il cuore della città – ossia verso l'area portuale – perché non costruire un nuovo porto commerciale lasciando quello nel cuore della città marinara come porto turistico? Esiste nel nostro territorio un'arteria capace di connettersi con la riviera di Ponente?

-segue

Lungo la **Strada Statale 16**, verso Trani distante solo a qualche km dalla città, da alcuni decenni esiste un ponte (detto della vergogna, o della grande opera incompiuta con ingente sperpero di danaro pubblico), da sempre quasi in abbandono, che collega la 16 bis passando per la Statale per immettersi sulla riviera di Ponente nata per collegare le litoranee da Barletta a Trani. Per inciso, un'altra ora da sempre incompiuta dai tempi del traino e cavallo, è quella della **Strada Provinciale 141** che collega Margherita di Savoia a Manfredonia, con il tragico effetto di separare la Provincia di Foggia o meglio la Provincia Bat dal Gargano.

In questo contesto, realizzare un porto commerciale sulla costa di **Ariscianne-Boccardo**, significherebbe enorme risparmio di tempi di percorrenza per il traffico pesante, nonché ingenti risparmi di costi e di sgravi dannosi effetti da inquinamento nel cuore della città. In tal modo l'attuale porto potrebbe essere usato per la diportistica, lo sport acquatico, promuovere le feste popolari religiose in onore di San Cataldo primo protettore della Città (senza trascurare San Francesco da Paola). Insomma far risorgere la città marinara a beneficio delle stesse potenziali attività produttive e identità culturali, non solo ludiche.

Inoltre, visto che a gestire i risicati traffici portuali sarebbero rimasti solo la Cemeniteria di Barletta ed i Casillo di Corato, che per altro spesso prediligono portare su gomma verso il Porto di Bari le loro merci, una seconda ipotesi – alternativa al nuovo porto di Ariscianne – sarebbe comunque quella di **chiudere del tutto gli stessi traffici commerciali nel porto di Barletta** per riutilizzarlo e ammodernandolo in attività di diportistica, etc. a beneficio di tutti: della stessa eliminazione del traffico pesante in ambiente urbano, riduzione degli indici di forte inquinamento.

La terza ipotesi, da sempre trascurata, sarebbe quella di pensare a possibili connessioni del traffico urbano e ciclopedonale tra la congestionata città marinara (antichi borghi di santa Maria e san Giacomo) con la litoranea e la stessa area portuale. Numerose città italiane (dai tre Porti di Manfredonia alla litoranea di Pescara etc.) ne hanno dato ottimi esempi risolutivi anche su piano estetico-funzionale. Ma Caro sindaco Pasquale Cascella – **Barletta antica città marinara dopo Amalfi** – ancora langue sotto la cappa di un cielo da cui pioveranno milioni di Euro (23 per il prolungamento del molo di Ponente, 15 per la riqualificazione delle coste; 2,7 per i fondali d'ingresso del porto). Milioni di euro utili solo per le solite pagliacciate di campagne elettorali e sicuramente a scarsa redditività per il vero bene della città e dei suoi cittadini, colpevoli anche di produrre materiali "organici inquinanti"?

Giardini Naxos, fronti opposti

Porto di Schisò, verdetto entro la fine dell' anno

Enrico Scandurra GIARDINI NAXOS Da una parte il Comune intenzionato ad accelerare i tempi.

Dall' altra il circolo di Legambiente e tutti gli "scettici" che continuano ad opporsi. In mezzo l' agognato nuovo porto di Schisò, il cui iter sembra tuttora in "standby". E così è, visto che il sindaco giardinese Nello Lo Turco ha dichiarato che per avviare il cantiere nella zona interessata sarà necessario «oltrepassare altri due "muri". Uno sarà rappresentato dall' invio da parte della Regione siciliana del certificato Via-Vas, l' altro dalla convocazione dell' ultima conferenza dei servizi». "Step" che, una volta superati, potrebbero anche innescare nuove proteste, visto che l' opera portuale (il cui progetto è stato redatto -dalla Tecnis Spa e per cui Palazzo dei Naxioti lavora da più di 6 anni) è sempre al centro delle dure contestazioni di Legambiente e di altre sigle politiche e associazioni. Che si oppongono a quella che invece è considerata dai vertici comunali «come un' infrastruttura necessaria per imprimere una svolta decisiva all' economia locale». Un piano contro cui si è scagliata parte consistente di esponenti politici della scorsa legislatura che evidenziano possibili gravi ripercussioni sulla baia di Naxos. L' insenatura potrebbe, a loro giudizio, subire una lenta metamorfosi se da Palermo arrivasse l' "ok" definitivo. Una "sentenza" che potrebbe arrivare entro fine 2017, ma a cui la stessa segretaria di Legambiente Taormina-Naxos, Anna Maria Noessing non intende arrendersi.

Per questo ha indirizzato una nota al presidente della Regione in cui sottolinea che «bisognerebbe intervenire solo per migliorare l' attuale approdo senza interventi invasivi».

ADELTE rafforza la presenza internazionale con soluzioni innovative di ponti d'imbarco per pax nei grandi porti del mondo



Barcellona, 25 agosto 2017- Le città portuali come Miami o Barcellona sono punti di riferimento globali per il traffico delle navi da crociera. Le loro infrastrutture devono assicurare un viaggio efficiente e senza incidenti per i passeggeri e, naturalmente, standard di sicurezza impeccabili e qualità del servizio. Quest'anno, ADELTE installerà ponti di imbarco per passeggeri di passeggeri su misura, ponti più innovativi nel settore dei trasporti.

Ogni porto ha esigenze uniche. Ogni architetto mira a qualcosa di nuovo. Ogni azienda è distinta da alcune qualità. Ma tutti sono d'accordo che i [ponti d'imbarco](#) dovrebbero fornire comfort e sicurezza ai passeggeri. ADELTE progetta costantemente [ponti di imbarco](#) che non solo soddisfano le esigenze di trasporto marittimo di oggi, ma stanno già rispondendo alle sfide del futuro, creando soluzioni innovative adattate ad ogni singolo crociere e traghetti unici.

Port Miami (USA) è il capoluogo di crociera del mondo. Nel 2016, 5 milioni di passeggeri di crociera passavano attraverso le sue strutture: Quasi mezzo milione di persone al mese. Nel 2017, la nave da crociera "MSC Seaside" avrà sede a Port Miami e ADELTE progetta e costruirà due ponti per imbarco per passeggeri (SPBB) per il suo ormeggio al Terminal F. Poiché il ponte della nave è alta di 2.8 metri, un nuovo tipo Dell'unità telescopica a quattro sezioni è stata sviluppata. Entrambe le SPBB verranno spedite completamente assemblate da Barcellona a Miami per accelerare il tempo di installazione alla loro destinazione.

In un altro porto statunitense, **Seattle, Norwegian Cruise Line** ha optato per la tecnologia ADELTE. In questo caso, un ponte di imbarco telescopico mobile modello KRONUS e un passaggio pedonale recintato per collegarsi all'edificio terminale. Questo sistema all'avanguardia è stato progettato appositamente per servire la Bliss Norvegese (e altre navi NCL) quando il Bliss inizia i viaggi dal Terminal di Crociera di Bell Street nel 2018.

Nel frattempo nel porto di **Barcellona**, dove ADELTE ha già una grande esperienza nel fornire 15 ponti di imbarco, un nuovo progetto aggiungerà 2 unità al totale. **Carnival Corporation** sta attualmente costruendo uno dei più grandi terminali di crociera del mondo presso il molo "Adossat". Questo nuovo Terminal E, progettato dagli architetti Batlle i Roig, prevede due ponti di modello HYDRA, progettati e realizzati esclusivamente per il Carnevale, grazie alla distanza record di 9 metri tra il bordo della banchina e la struttura del ponte d'imbarco, anticipando l'evoluzione futura Delle navi di mega-crociera.

In Francia, la "Gare Maritime Transatlantique" di **Cherbourg** è un terminal passeggeri architettonico protetto, il che significa che ogni modifica deve essere conforme ai requisiti dell'architetto di Monumenti di Francia. ADELTE installerà un ponte di imbarco appositamente progettato, perfettamente integrato con l'architettura dell'edificio terminale. Questo nuovo ponte sostituirà il suo predecessore che è stato classificato come un "monumento storico".

In Asia e in Africa i porti del **Turkmenbashi** in Turkmenistan e **Béjaïa** in Algeria hanno affidato ad ADELTE la modernizzazione delle loro strutture con ponti di imbarco per i loro traghetti regolari. Nel caso di Béjaïa, i traghetti più trafficati sono quelli che vanno in Francia e in Spagna, e Turkmenbashi è un "gateway" che collega diverse città al Mar Caspio. Entrambe le porte sono in procinto di creare infrastrutture moderne con imbarco e sbarco più veloci, progettati per gestire il traffico passeggeri nel modo più efficiente e sicuro.

Anche in Asia, il porto di **Keelung** in Taiwan presto potrà beneficiare di un secondo ponte di imbarco ADELTE, basato sul modello SEDNA, che incorpora una cabina di ancoraggio aggiuntiva posizionata dall'altra parte del ponte. Questa innovazione migliorerà l'operatività, la flessibilità e garantisce che tutte le navi da crociera trarranno vantaggio dalle migliori strutture.

"Ogni porto ha caratteristiche particolari a seconda del traffico, dell'architettura e dell'infrastruttura. Le nostre innovazioni di design significano che i nostri ponti sono molto versatili e possono essere adattati a diversi tipi di banchine, navi e strutture, rendendo più rapida la consegna dei progetti", afferma **Jordi Floreta**, vicepresidente e direttore commerciale di ADELTE.

Informazioni Marittime

Wilhelmshaven, Eurogate aumenterà il personale



Le grandi alleanze fanno bene al terminal d'altura di Wilhelmshaven, in Germania. Eurogate, che gestisce il container terminal, ha annunciato che nel giro di due anni aumenterà i dipendenti da 400 a 600. Un piano di assunzioni per lo più rivolto a personale del luogo e senza lavoro. «Abbiamo notato una crescita sostenuta. Da quasi quattro mesi due grandi alleanze stanno toccando il porto in acque profonde, portando al raddoppio mensile rispetto a maggio», spiega la società in una nota.

«Dopo il consolidamento delle alleanze principali da quattro a tre (2M, THE Alliance e Ocean Alliance, ndr) stiamo assistendo a un significativo livello di interesse», commenta l'amministratore delegato di Eurogate Container Terminal, Mikkel Andersen. **«Wilhelmshaven è un porto giovane con un piccolo container terminal – conclude – e l'attuale processo di consolidamento tra le linee di navigazione ci offre un'opportunità».**

IL PORTO DI SARANDA SCELTO ANCHE DA MSC E HOLLAND AMERICA

Le crociere scoprono l'Albania

Crisi in Medio Oriente e Venezia off-limits: le compagnie rinnovano gli itinerari

MATTEO MARTINUZZI

TRIESTE. È l'Albania la sorpresa del mercato crocieristico. La località che sta cercando di farsi conoscere a livello internazionale è Saranda (Sarandë in albanese), cittadina balneare quasi dirimpettaia dell'isola di Corfù.

Conosciuta un tempo in Italia con il nome di Santi Quaranta, era stata ribattezzata nel 1940 Porto Edda in onore di Edda Ciano Mussolini ai tempi dell'occupazione italiana dell'Albania. Oggi, grazie anche ai media, parte della popolazione comprende l'italiano, anche se ufficialmente è riconosciuta una minoranza greca autoctona: infatti ci troviamo poco distanti dal confine con la Grecia.

Quali sono i fattori che hanno spinto alcune compagnie crocieristiche a sperimentare questa destinazione? Prima di tutto la perdita di tutti gli scali della Turchia a causa dell'instabilità politica del Paese che ha costretto tutti i brand a rivedere i propri piani nel Mediterraneo Orientale. La prima reazione è stata togliere navi e spostarle su altri mercati: scelta obbligata anche a

causa dell'annosa questione del transito delle navi a Venezia che ha di fatto bandito tutte le unità di nuova generazione dall'Adriatico. Le navi rimaste hanno dovuto cercare altri lidi dove ormeggiare, soprattutto a Est del Tirreno, mare che invece risulta super-affollato.

In questo scenario si è inserita così Saranda, sperimentata prima di tutto da Holland America Line e diventata da quest'anno meta fissa di Msc Crociere. Proprio la compagnia di Gianluigi Aponte è quella che ha in programma il maggior numero di scali dallo scorso aprile alla fine del 2018. Msc Poesia porterà i suoi passeggeri ancora 10 volte in Albania quest'anno e altre 23 toccate sono previste per la stagione successiva. Poi troviamo Holland America che ha portato nel "Paese delle Aquile" Westerdam e il prossimo anno la sisterhip Oosterdam. Altri operatori hanno invece in programma degli scali occasionali come Cunard, Hapag-Lloyd, Oceania, P&O Cruises, Phoenix Reisen, Regent e Silversea.

Il porto della cittadina albanese non ha strutture portuali sufficienti ad ospitare una

grande nave da crociera, quindi i cruise liners restano in rada e sbarcano i passeggeri con i propri tender. Il piccolo porticciolo è attiguo al lungomare cittadino dove si trovano la maggior parte dei locali che, grazie ai crocieristi, hanno incrementato notevolmente il proprio giro d'affari. Infatti finora Saranda era meta turistica balneare per lo più a livello nazionale. Sicuramente le spiagge che la circondano sono autentici paradisi turistici ancora poco conosciuti e quindi molto apprezzati dai crocieristi. Considerati poi i prezzi contenuti dei taxi e dei servizi balneari, l'escursione fai-da-te è molto utilizzata. Particolare non trascurabile: si può pagare tranquillamente in euro, che è ritenuta dai commercianti locali una moneta "pregiata". Ovviamente le compagnie organizzano anche delle escursioni culturali e naturalistiche: le mete preferite sono il castello di Ali Pascià Tepeleni, il sito archeologico di Butrinto, la chiesa bizantina di San Nicola a Mesopotam ed infine le pittoresche sorgenti di Syri i Kaltër.

shipping@lsecoloxix.it

© BY NENDAI GUMI D RITTI R SERVATI

GIUSEPPE BONO, NUMERO UNO DEL GRUPPO ITALIANO, AVREBBE ASSICURATO CHE IL VERTICE NON VERRÀ CAMBIATO

Stx blindata i suoi manager francesi

I cantieri Saint-Nazaire chiedono garanzie a Fincantieri: l'ad Castaing resti al suo posto

LEONARDO MARTINELLI
PARIGI

Ma perché lo Stato francese si accanisce così tanto a rifiutare la maggioranza nei cantieri navali di Saint-Nazaire (Stx France) al gruppo pubblico italiano Fincantieri? La posizione è tanto più incomprensibile se si pensa che i sudcoreani del colosso Stx, oggi in forti difficoltà (è rivenduto a pezzi dal tribunale di Seul), hanno controllato finora il 66,7% di Saint-Nazaire (il resto è dello Stato francese). Perché i sudcoreani si e gli italiani no?

Perché, nonostante sia minoritaria, è stata proprio Parigi da anni a decidere tutto in quei cantieri, con azionisti sudcoreani ormai inesistenti, presi dai problemi (grossi) che vivevano a casa loro. Lo Stato francese ha pesato in misura determinante sul management e sulle nomine, compresa quella di Laurent Castaing, amministratore delegato dal 2012, da tutti considerato il salvatore dell'azienda, che da poco aveva rischiato la chiusura definitiva. A Saint-Nazaire tutti parlano bene di Castaing (prudente e flemmatico, che da mesi se ne sta con la bocca chiusa): i politici locali, i subfornitori e persino i sindacalisti. E proprio secondo fonti sindacali, Giuseppe Bo-



Laurent Castaing, amministratore delegato del gruppo Stx

no, ad di Fincantieri, negli incontri avuti con i rappresentanti del personale, quando si discuteva il precedente accordo, poi stralciato da Emmanuel Macron, avrebbe assicurato che il management attuale e Castaing non si sarebbero toccati. E dopo che a fine luglio il ministro dell'Economia Bruno Le Maire ha proceduto a una «nazionalizzazione temporanea», promettendo di negoziare ancora fino al vertice italo-francese di Lione del 27 settembre, dalla direzione di

Stx France (insomma, da Castaing) è arrivata una nota, dove si legge: «Con la nuova scadenza si prolunga un lungo periodo d'incertezza, nocivo per la nostra impresa».

Sembra, comunque, che il destino di Castaing e della sua équipe resti uno dei punti che più sta a cuore ai francesi e all'Eliseo nel negoziato attuale. Gli italiani, con una maggioranza del capitale, avrebbero (se non oggi, nel futuro) le mani libere per cambiare le teste al comando dell'azienda. Ca-

staing, 57 anni, laureato alla prestigiosa Ecole Polytechnique, da giovane entrò subito come ingegnere nei cantieri di Saint-Nazaire.

Non è originario della costa atlantica (viene da Tours), ma ha sempre avuto due passioni, il mare e l'ingegneria. Ritornato ai cantieri tra il 1998 e il 2005 (diventò numero due), è andato poi a gestire i porti di Nantes/Saint-Nazaire e in seguito quello di Le Havre: un po' boiardo di Stato, sempre in contesti in bilico tra pubblico e privato. Venne richiamato a Saint-Nazaire nel 2012. E, approfittando del boom delle navi da crociera, ha saputo guidare i cantieri verso la rinascita. Ha pure negoziato con i sindacati un Patto di competitività (i lavoratori hanno accettato non pochi sacrifici), che in Francia ha fatto scuola.

Intanto i sudcoreani di Stx, che avevano messo le mani su Saint-Nazaire nel 2008 (ma il presidente Nicolas Sarkozy aveva imposto una minoranza di blocco per lo Stato), si disinteressavano di quel lontano lembo del loro impero, che nel cuore si stava sgretolando, per le ripercussioni della crisi finanziaria del 2008. A Saint-Nazaire comandava ormai solo lo Stato francese. Che in Castaing ha trovato il suo uomo, un manager capace e fedele.

© STAMPANONLINE.IT/STAMPANONLINE.IT

SI APRE LA TRATTA DALLA NORVEGIA A ORIENTE E PUTIN ESULTA

La petroliera russa sulla rotta artica

Senza rompighiaccio: il riscaldamento globale riduce la massa di acqua congelata

IL CASO

GIUSEPPE AGLIASTRO

MOSCA. Una nave cisterna ultramoderna carica di gas liquefatto ha attraversato per la prima volta le acque congelate dell'Artico russo senza un rompighiaccio che le aprisse la strada. Una rivoluzione che potrebbe inaugurare una nuova epoca per il trasporto delle merci dall'Europa all'Asia rendendo sempre più trafficato e accessibile in tutti i mesi dell'anno, il Severnij Morskij Put: la Rotta marittima settentrionale che percorre le acque più fredde della zona economica esclusiva russa.

Questo gioiello dell'ingegneria navale porta il nome del defunto amministratore delegato della Total, Christophe de Margerie, e appartiene alla società statale russa SovComFlot. È costato 300 milioni di dollari e per ora è l'unica nave cisterna rompighiaccio al mondo. Ma nei prossimi anni i cantieri russi prevedono di sfornarne altre 14: segno che il Cremlino punta a sfruttare al massimo questo «Passaggio a Nord-Est» che consente di raggiungere l'Asia con un terzo del tempo in meno rispetto alla rotta tradizionale evitando il transito dal Canale di Suez. Navi di que-

sto tipo inoltre – stando ai russi – permetteranno di solcare i ghiacci del Severnij Morskij Put per tutto l'anno, e non solo nei quattro mesi più caldi. Non per niente, quando a marzo, nel suo viaggio inaugurale, la Christophe de Margerie ha attraccato nel porto russo di Sabetta, Vladimir Putin non ha esitato a parlare di «un grande evento nell'apertura dell'Artico».

Nella recente spedizione tra i ghiacci, la Christophe de Margerie è salpata invece dal porto di Hammerfest, in Norvegia, e dopo 22 giorni, il 17 agosto, si è fermata a Boryeong, in Corea del Sud. I 5.600 chilometri della tratta settentrionale li ha divorati in sei giorni e mezzo viaggiando a una velocità media di 14 nodi nonostante il ghiaccio spesso oltre un metro. Ma dovrebbe essere in grado di affrontare lastre ghiacciate grandi il doppio: fino a 2,10 metri. Ne darà prova nei prossimi mesi secondo Mosca, visto che farà la spola dalla penisola di Yamal all'Asia carica di gas nell'ambito di un progetto a cui partecipano la russa Novatek, la francese Total e la cinese Cnpc.

La Russia è sempre più interessata allo sfruttamento economico e militare dell'Artide nonché al rafforzamento delle relazioni con i Paesi asiatici, Cina in testa. E il pericoloso scioglimento

dei ghiacci dovuto al riscaldamento globale sembra in questo senso favorire le sue ambizioni geopolitiche.

Secondo la Copenhagen Business School, il «Severnij Morskij Put» non sarà economicamente conveniente almeno fino al 2040: per ragioni di sicurezza e per l'alto costo delle assicurazioni. Navi come la Christophe de Margerie permettono però di risparmiare i circa 70.000 dollari al giorno necessari a noleggiare un rompighiaccio. E il ministero dei Trasporti russo scommette che entro il 2020 il traffico commerciale sulla Rotta marittima settentrionale aumenterà di ben dieci volte, fino a 65 milioni di tonnellate l'anno.

Gli ambientalisti non possono insomma dormire sonni tranquilli. «Le minacce per la natura sono enormi», spiega John Maggs di Seas at Risk. «Ci preoccupa - afferma - che si tratta di un'opportunità commerciale appena lanciata dal riscaldamento globale, e siamo soprattutto allarmati dal fatto che approfittando dell'assottigliamento del ghiaccio le rotte navali si possano sviluppare in quella parte del mondo».

I motori particolarmente inquinanti delle navi possono creare problemi all'equilibrio naturale dell'Artide. Senza contare i rischi di incidenti o di fuoriuscite di gaso petrolio.

© BY NC ND A. LUN D. R. T. I. R. S. E. R. V. A. T. I.