



INDICE



Riforma dei Porti:

- **Tre anni d'autonomia per i Porti** (La Gazzetta Marittima)
- **Authorities: nuove proroghe a raffica** (La Gazzetta Marittima)
- **Youngship Italia: "Navigare a vista" con la Riforma?**
(La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

- **"...Il Porto di Trieste cresce. Con i treni..."** (Corriere Economia)
- **"...La Vespucci compie 85 anni e li festeggia anche a Trieste..."**
(Il Piccolo)

Venezia:

- **"...Porti: Venezia; nuovo servizio Adriatico—Far East..."** (Ansa)

Genova:

- **"...Negri: «Concessioni bloccate, Genova un caso assurdo» / INTERVISTA..."** (The MediTelegraph)

La Spezia:

- **"...La Spezia in festa per il veliero Sybaris..."** (The MediTelegraph)

Livorno:

- **"...Livorno, importanti opere in porto con il finanziamento della BEI..."**
(Il Corriere Marittimo)
- **"...Più ossigeno all'Interporto "Vespucci"..."** (La Gazzetta Marittima)
- **"...E 50 milioni arrivano dal Governo per costruire la Darsena Europa..."**
(Il Corriere Marittimo)

Piombino:

- **"...E' nata Piombino Industrie Marittime..."** (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

- **"...Gavio cerca un socio per la Piattaforma Lazio..."** (Civonline)

Taranto:

- **"...Taranto, da domani l'Authority vaglierà le offerte per il terminal container..."** (The MediTelegraph)



INDICE



Gioia Tauro:

"...Che fine hanno fatto i soldi?..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Delrio: «Non stracciai nomine e non sono amico di Gemelli»..."

(La Sicilia)

"...Ivan Lo Bello il Vicepresidente di Confindustria nazionale è rimasto coinvolto nell'inchiesta..." (La Repubblica)

"...Addio al petrolio?..." (La Gazzetta Marittima)

Palermo:

"...Paura al porto di Palermo incendio vicino alla diga..." (Live Sicilia)

"...Incendio al Porto, nessun ferito..." (Giornale di Sicilia)

"...Strade, porti e aeroporti. Infrastrutture fondamentali per lo sviluppo a Trapani e Palermo..." (TP24)

L' Authority Messina -Milazzo a Crocetta: chiedere il rinvio dell' accorpamento con Gioia Tauro

Tre anni d' autonomia per i porti

«L' autonomia ultima occasione per la salvezza del tessuto socio-economico»

Alessandro Tumino Messina e Milazzo, ovvero i porti siciliani più beffati dalla riforma Delrio - cancellazione della sede autonoma e accorpamento al maxi porto calabrese di Gioia Tauro - chiedono garanzie a Palermo, almeno quelle contemplate dalla stessa dura riforma.

È partito ieri un appello al governatore Rosario Crocetta firmato dal presidente dell' Autorità portuale, Antonino De Simone, delegato dal Comitato portuale.

Sarebbe una beffa pazzesca se dopo aver perso la battaglia a difesa della più che ragionevole Authority unica dello Stretto, anche la chance della moratoria, fino a 3 anni, concessa dalla medesima riforma non fosse colta, bensì si perdesse tra ritardi ed errori. In gioco c' è, fino a 3 anni, e non sono pochi, quel tesoro chiamato piena autonomia gestionale, finanziaria e operativa.

La "moratoria", come in tutt' Italia, va chiesta a Roma dal presidente della Regione, ovvero da quel governatore Crocetta che, invero, a parole da tempo si spinge oltre. Ripete che i proventi frutto dei porti di Messina e Milazzo non vanno utilizzati altrove, «per risanare i bilanci di altre Autorità portuali». Ma le dichiarazioni che puntano al massimo non bastano. Bisogna poi passare agli atti concreti

che ottengono almeno il possibile: atti ben documentati, motivati ed efficaci. Ecco, dunque, che dopo l' ultimo Comitato portuale, e l' apposito mandato ricevuto, il presidente dell' Autorità portuale di Messina - Milazzo Nino De Simone ha inviato a Crocetta una lettera che sollecita la richiesta di "moratoria". Richiamati tutti gli obiettivi in corso di raggiungimento sia a Messina che a Milazzo. «Senza noiose elencazioni, e rinviando per ogni utile notizia alla copiosa documentazione allegata - scrive De Simone - basti pensare, tra l' altro: alla delicata ed importantissima fase di approvazione in corso del Prg portuale di Messina da parte della Regione grazie anche al Patto per la Falce recentemente siglato; ai tre bandi di gara in corso per la valorizzazione del quartiere fieristico; alla piattaforma logistica intermodale di Tremestieri, snodo trasportistico ed essential facility di rilevanza europea; alla realizzazione di un pontile industriale a giorno in località Giammoro, utile a consolidare la posizione strategica rivestita dal comprensorio del porto di Milazzo quale leader nazionale nel settore della lavorazione dell' acciaio; e alla fase di ultimazione, nel medesimo porto, dei lavori di consolidamento delle banchine e di dragaggio dei fondali».

-segue

Da qui l' appello: «È per le esposte considerazioni che Le si chiede, a nome del Comitato portuale di quest' Autorità, di valutare l' opportunità di tempestivamente attivare presso il Governo nazionale - non appena entri in vigore il decreto legislativo di cui trattasi - la procedura di moratoria prevista dalla normativa su esposta, in riferimento a un periodo temporale corrispondente al massimo previsto, pari a 3 anni, quale ultima occasione per la salvezza del tessuto socioeconomico e dei livelli occupazionali di un territorio, notoriamente afflitto da una sfavorevolissima congiuntura».³

ALESSANDRO TUMINO

Authorities: nuove proroghe a raffica

ROMA Se le prime decisioni annunciati andranno prese come principio generale, stiamo per registrare una nuova raffica di proroghe dei commissari dei porti, in attesa della Riforma. Si parte da Napoli dove in data 3 maggio martedì scorso è stato prorogato il mandato del commissario dell'Authority, ammiraglio Antonio Basile. Il decreto di nomina può essere preso come leit motiv di tutte le proroghe che arrivano e arriveranno. Dice testualmente: Il commissario è preposto fino al completamento del percorso di riforma delle Autorità portuali e comunque per un periodo non superiore a sei mesi, esercitando i poteri e le attribuzioni del presidente. Analogo provvedimento era stato annunciato giovedì scorso ma a tutto ieri non ancora formalizzato per l'Autorità portuale di Piombino per la riconferma del commissario Luciano Guerrieri. Una riconferma alla quale molti hanno legato anche, come logica conseguenza, l'analoga attesa riconferma del commissario di Livorno Giuliano Gallanti che scade il prossimo venerdì 13 maggio di questi tempi molto attivo anche negli incontri e nei protocolli con la Regione Toscana (che nelle nomine dei presidenti avrà la sua voce in capitolo). Poi ci sono, ovviamente, i rumors sulle future presidenze. Che di questi tempi fanno la felicità dei siti Internet, dei vari giornali on line, e di tutti coloro che riescono così ad avere magari in quarto d'ora di citazione, di gloria e di apparire. Raccogliamo e rilanciamo i più citati: l'ingegner Francesco Messineo presidente in pectore per La Spezia-Carrara che scalzerebbe dall'ambito trono spezzino il senatore Forcieri. L'ingegner Vanni Bonadio, oggi presidente di Toscana Logistica e discreto manovratore delle vicende dell'Interporto Vespucci e della holding aeroportuale Firenze-Pisa, alla presidenza di Livorno-Piombino: ma a Genova rilanciano per Livorno anche la candidatura di Pasqualino Monti, da poco commissario (dopo essere stato presidente) di Civitavecchia. Ovviamente Gallanti e Guerrieri non demordono, ciascuno con le proprie buone ragioni (e i propri santi in paradiso). Zitto zitto è in corsa anche Massimo Provinciali, oggi segretario generale di Livorno e più volte richiesto anche in altri porti vista l'esperienza ministeriale e la quasi verde età. Insomma, sono tempi di scelte. Ricordando che delle attuali 23 Autorità portuali, solo 7 hanno ancora un presidente e di queste Messina, Salerno, Venezia e Marina di Carrara hanno la scadenza presidenziale nei prossimi mesi. Sono rette da commissari Manfredonia (mai avuto un presidente) Catania, Napoli, Piombino, Olbia, Cagliari, Augusta (con tutte le note vicende su cui indaga la magistratura e volano corvi di ogni tipo) Gioia Tauro, Livorno, Trieste, Civitavecchia, Brindisi, Taranto, Bari, Ravenna e Genova. Secondo Renzi, cercansi presidenti giovani, motivati, esperti: e quasi certamente, prima di

-segue

tutto renziani. A.F.

La Gazzetta Marittima

Youngship Italia: "Navigare a vista" con la Riforma?

ROMA – Venerdì prossimo 13 maggio dalle 14,30 si terrà nella sede di Confitarma, in piazza SS. Apostoli 66, un workshop organizzato da YoungShip Italia con il significativo tema: "Navigare a vista: la riforma dei porti italiani". Introdurrà i lavori Simona Coppola, presidente di YoungShip Italia, con una relazione di Alberto Portolano, responsabile eventi e formazione del gruppo. Modera il dibattito Andrea Morandi, vicepresidente. Sono previsti gli interventi di Ivano Russo per il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Gian Enzo Duci vicepresidente Federagenti, Andrea Gentile vicepresidente di Assologistica e Giuseppe Lombardi servizio porti Confitarma.

Youngship Italia: "Navigare a vista" con la Riforma?

ROMA • Venerdì prossimo 13 maggio dalle 14,30 si terrà nella sede di Conditarma, in piazza SS. Apostoli 66, un workshop organizzato da YoungShip Italia con il significativo tema: "Navigare a vista: la riforma dei porti italiani".

Introdurrà i lavori Simona Coppola, presidente di
(segue a pagina 11)

Youngship Italia

YoungShip Italia, con una relazione di Alberto Portolano, responsabile eventi e formazione del gruppo. Modera il dibattito Andrea Morandi, vicepresidente.

Saranno previsti gli interventi di Ivano Russo per il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Gian Enzo Duci vicepresidente Federagenti, Andrea Gentile vicepresidente di Assologistica e Giuseppe Lombardi servizio porti Conditarma.

Infrastrutture Il porto di Trieste cresce. Con i treni

Da 90 a 120 convoglia settimana in un anno. È la spinta del trasporto intermodale. Sul mare, l'obiettivo è un ponte con l'Iran

DI MICHELANGELO BORRILLO

Stando ai numeri, è il principale porto italiano: 57 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2015 (contro i 51 milioni di Genova). Con l'obiettivo 60 milioni nel 2016. In realtà, poiché circa 40 milioni sono di petrolio (per rifornire Austria e Germania), e i liquidi a livello di statistiche vengono ponderati con un decimale inferiore a uno, il porto della Lanterna resta in vetta alla classifica italiana.

Ma Trieste lo segue a ruota. Grazie a quattro vantaggi competitivi: la posizione, i fondali naturali di 19 metri, il regime speciale di porto franco (dalla fine della seconda guerra mondiale) e, soprattutto, i collegamenti ferroviari che ne fanno un porto di riferimento per il traffico intermodale, la vera integrazione logistica.

È la storia che fa di Trieste un porto integrato con le ferrovie: se oggi il capoluogo giuliano è il punto d'incontro tra due Corridoi europei, l'Adriatico-Baltico e il Mediterraneo, lo deve anche al suo passato, a quando le ferrovie austriache — nel periodo pre-unitario — aveva no come punti di riferimento in frastrutturali Verona e Trieste.

È di Verona è Zeno D'Agostino, il commissario

to fino al prossimo agosto. Un uomo della terraferma, proveniente dall'Interporto di Verona. «Perché l'aspetto che più deve essere sviluppato nei porti — spiega D'Agostino — è proprio quello dell'integrazione con le infrastrutture su terra». La città di Trieste può contare su due stazioni ferroviarie, una merci (Campo Marzio) e una passeggeri (che all'inizio del 2016 si sono invertiti i ruoli con la costruzione del porto nuovo). E su tre società ferroviarie che lavorano in stretta relazione con le navi: le ferrovie tedesche, austriache e italiane.

«Possiamo contare — dice D'Agostino — su un tunnel ferroviario di uscita dal porto costruito dalle Ferrovie italiane e su una capacità della rete di 100 treni al giorno in entrata e in uscita. Siamo passati, dal 2014 a oggi, da meno di 90 treni a settimana a più di 120. E su 5.000 treni di traffico complessivo nel 2015, cinquemila fanno riferimento a un trasporto intermodale, vale a dire che carichiamo sui treni container o semi rimorchi. Insomma, solo un quinto è traffico convenzionale. La metà del traffico è effettuato da Rte (Rail traction company), società italiana che fa riferimento alle ferrovie tedesche, il 30% da Rail Cargo Austria e il 20% da Trenitalia Cargo con cui, da qualche settimana, siamo partiti col servizio Trieste Novara».

Trenitalia Cargo, però, non

va all'estero e il porto di Trieste ha una vocazione internazionale. «Abbiamo collegamenti — spiega D'Agostino — con l'Ungheria, Cecchia, Austria, Germania, Lussemburgo e presto partirà un nuovo servizio per la Russia (dall'interporto triestino)». La vocazione internazionale di Trieste è destinata a crescere dopo il recente accordo con l'Iran: «Attraverso la Turchia, rotta sulla quale siamo già forti — dice il commissario —, vogliamo costruire un ponte con l'Iran e magari creare nuove linee dirette con i porti iraniani».

Anche per questo Roberto Cosolini, sindaco di Trieste, ama sottolineare che la città deve guardare sempre di più al suo mare: «Lo dice anche la storia: Trieste è stata la marineria e la cantieristica dell'impero austro-ungarico, non a caso qui nascono le assicurazioni perché occorre, appunto, assicurare le merci della nave. E ancora oggi il 90% delle merci provengono dall'estero — dal Far East o dal Mediterraneo orientale — e sono dirette verso l'Europa. Sempre la storia ci dice che sia mo un porto ferroviario: abbiamo treni che raggiungono l'Europa centrale, dalla Germania al Lussemburgo. E siamo competitivi perché questi treni arrivano a poche centinaia di chilometri dai porti del Nord Europa».

Il vantaggio competitivo si può anche quantificare. Trieste

dista da Suez circa 1.900 miglia, vale a dire due giorni e 16 ore. I porti del Nord Europa, invece, sono raggiungibili da Suez in 7 giorni e 6 ore (tempo necessario per coprire le circa 3.500 miglia), per cui il vantaggio del porto triestino è di 2.200 miglia e quindi 4 giorni e 16 ore.

Ma il futuro di Trieste non è solo nel ruolo di hub per l'Iran o per il Far East. L'Adriatico, infatti, sta diventando sempre di più un mare d'interesse per il refitting (manutenzione pesante) di mega yacht: «È Trieste — dice il sindaco — può offrire non solo le professionalità, ma anche i servizi di una città, cosa che i piccoli centri turistici crollati difficilmente possono garantire in inverno».

C'è, però, un problema fiscale: la temporanea importazione prevede una richiesta di una fidejussione pari al valore del l'iva e quindi, per un mega yacht adesso ormeggiato a Trieste — il Chupa Chupi di proprietà libanese — la fidejussione è di 17 milioni di euro. Se abbiamo parlato, durante la sua recente visita, con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che ci ha chiesto una memoria. Speriamo si possa fare qualcosa». «Anche perché — chiosa il commissario D'Agostino — per gli Stati confinanti, dalla Slovenia alla Croazia, la garanzia è data dalla presenza stessa dell'imbarcazione».

Foto: M. Borriello

Una buona partenza

Il primo semestre del Porto di Trieste

| | 2015 | 2016 | Variazione % |
|---|------------|------------|--------------|
| Totale tonnellate | 13.638.657 | 14.879.409 | +9,10% |
| Numero navi (Controllate/Controllate) | 73.100 | 75.266 | +2,96% |
| Numero container/TEU | 114.772 | 120.358 | +4,87% |
| Totale TEU al TML (Scema marittimo) | 279.247 | 289.707 | +3,73% |
| Totale treni (Porto industriale / Porto franco merci) | 1.364 | 1.680 | +21,17% |

Più vicino

Suez > Porti del Nord Europa

Vaggio: 3.527 miglia
Tempo: 7 giorni più 8 ore



Rotte Zeno D'Agostino, commissario

di Trieste: «Nel porti ciò che più va sviluppato è l'integrazione con le infrastrutture su terra»



La Vespucci compie 85 anni e li festeggia anche a Trieste

Giovedì l'arrivo nell'ambito di una campagna che tocca i principali porti italiani
In programma mostre a bordo, ricerche scientifiche e iniziative con il Wwf

di Giuseppe Palladini

Una campagna navale lungo le coste italiane (con unica toccata estera a Dubrovnik) per festeggiare gli 85 anni di attività e dare, ancora una volta, un contributo significativo alla tutela del mare. L'Amerigo Vespucci, la nave scuola della Marina Militare famosa in tutto il mondo, in splendida forma - grazie a recenti e lunghi lavori di ammodernamento all'Arsenale di La Spezia - si appresta a risalire l'Adriatico, dopo aver toccato Cagliari e Bari (dove sabato scorso è stata visitata da 5 mila persone), per approdare nella nostra città nel pomeriggio di giovedì prossimo.

La "nave più bella del mondo", al comando del capitano di vascello Curzio Pacifici, si fermerà a Trieste fino a lunedì 16 maggio, quando mollerà gli ormeggi alla volta di Venezia. In questi giorni si stanno dando gli ultimi ritocchi al programma delle iniziative collaterali (mostre, eventi culturali e di beneficenza) e a gli orari di visita per il pubblico. La data di

un evento e comunque già nota: venerdì 13 maggio si terrà a bordo un convegno sulla tutela del mare organizzato dall'Istituto nazionale di oceanografia e geofisica sperimentale - Ogs e dal Wwf Italia.

Proprio il Wwf Italia, che festeggia i 50 anni, è infatti uno degli storici partner della Marina Militare nella sensibilizzazione sui problemi del Mediterraneo. La prima campagna a bordo della Vespucci, intitolata "Il mare deve vivere", risale al 1978. Quest'anno l'attività del Wwf è legata in particolare alla campagna internazionale "Fish Forward" sul consumo sostenibile del pesce.

Non solo. Durante l'intera navigazione della Vespucci - che si concluderà, dopo dodici tappe, il 4 luglio a Livorno - ricercatori di alcuni istituti del Cnr e del Conisma (Consorzio interuniversitario per le scienze del mare), in collaborazione con i colleghi di diverse università, fra cui anche quella di Trieste, raccoglieranno dati sulla presenza delle macroplastiche (frammenti superiori ai due centimetri), dei cetacei e delle

meduse, ed effettueranno misure sulla composizione chimica e sulla quantità del particolato atmosferico.

La campagna in corso assume una particolare rilevanza anche per un'altra ragione. La Vespucci è stata infatti nominata "ambasciatrice del Comitato Roma 2024". Nel corso di tutte le tappe promuoverà così la candidatura di Roma per le Olimpiadi Particolari iniziate sono poi previste, assieme al Comitato Roma 2024, nei porti di quattro città (Cagliari, Bari, Genova e Napoli) delle dodici individuate nel progetto per la candidatura della Capitale.

Un ruolo, questo, che vuole anche essere di buon auspicio, guardando alla decisione finale che il Cio prenderà nel settembre 2017. Il legame tra la nave scuola e i Giochi olimpici non è del resto qualcosa di nuovo. Nel 1960, anno in cui Roma ospitò le Olimpiadi, la Vespucci trasportò la fiaccola olimpica dal Pireo (Atene) alle coste italiane.

Al termine della campagna in corso, agli inizi di luglio la Ve-

spucci imbarcherà gli allievi della prima classe dell'Accademia navale di Livorno, per la lunga campagna estiva che toccherà sia porti del Mediterraneo sia del Nord Europa.

Quello delle campagne di addestramento, del resto, è il compito istituzionale della Vespucci sin dalla sua entrata in servizio nella Marina Militare il 6 giugno 1931. Ad eccezione del 1940 (per gli eventi bellici) e degli anni 1964, 1973 e 1997 (per lavori straordinari), oltre a numerose brevi campagne in Mediterraneo, in primavera e in autunno, da quella del 1931 a quella del 2013 la Vespucci ha effettuato 79 campagne di istruzione per gli allievi dell'Accademia navale di Livorno, di cui 42 nel Nord Europa, 23 nel Mediterraneo, quattro nell'Atlantico Orientale, sette in Nord America, una in Sud America e due nell'ambito dell'unica circumnavigazione del globo, compiuta tra il maggio 2002 e il settembre 2003, periodo nel quale la nave scuola è stata coinvolta, in Nuova Zelanda, nelle attività connesse con l'America's Cup 2003.

Porti: Venezia; nuovo servizio Adriatico - Far East

Arrivo a Marghera della portacontainer "Ever Utile"

(ANSA) - VENEZIA, 6 MAG - Evergreen riorganizza i suoi servizi su Venezia e aggiunge al servizio feeder intra-mediterraneo un nuovo servizio diretto fra Adriatico e Far East: Con l'arrivo oggi a Marghera della portacontainer "Ever Utile", salpata lo scorso mercoledì 30 marzo da Shanghai, i container trasportati dalla compagnia di navigazione taiwanese verranno imbarcati e sbarcati al Porto di Venezia presso il terminal Vecon. Il nuovo servizio fornito da Evergreen, con cadenza settimanale, prevede l'utilizzo di due navi della capacità ciascuna di 5700 Teu che si aggiungeranno alle altre otto già operanti sulla linea diretta Venezia-Far East. Un servizio che, nel 2015, ha intermediato oltre 100.000 container al Porto di Venezia. "L'arrivo della Evergreen - commenta il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa - è un'ottima notizia. E' una grande occasione per le imprese del Nord-Est. Nonostante le limitazioni di accessibilità nautica di cui soffre Venezia, e pur nei limiti di sostenibilità imposti dal patto ambientale di salvaguardia della Laguna costituito attorno al sistema Mose, le attività di escavo realizzate in questi anni ci hanno permesso di offrire alle compagnie che scalano il nostro porto il massimo dell'accessibilità e dell'efficienza possibile. Ma abbiamo bisogno di realizzare il sistema Voops che, con i suoi venti metri di fondale naturale e un efficace sistema di collegamento ai suoi scali dedicati a terra, consentirà a Venezia di ritornare a svolgere appieno la funzione portuale che ne ha contraddistinto l'economia nella storia". (ANSA).

Negri: «Concessioni bloccate, Genova un caso assurdo» / INTERVISTA

Genova - Il regolamento sulle concessioni, in qualunque forma uscirà dopo la sostanziale bocciatura del Consiglio di Stato, rischia di essere applicato solo a Genova.

Genova - Il regolamento sulle concessioni, in qualunque forma uscirà dopo la sostanziale bocciatura del Consiglio di Stato, rischia di essere applicato solo a Genova. A pochi chilometri di distanza, **nel porto di Marina di Carrara ad esempio, Grendi, operatore ligure**, ha recentemente ottenuto 20 anni di concessione. Bogazzi - con la Porto di Carrara Spa - nello stesso scalo ha ottenuto il molo Fiorillo.

Genova invece rimane al palo: Spinelli, Negri, **San Giorgio** e Ascheri hanno chiesto il prolungamento in estate, ma l'Authority ha sempre preferito aspettare l'introduzione del regolamento prima di dare il via libera ai terminalisti genovesi che ora sono in rivolta. L'approvazione del provvedimento rischia ora di slittare e il ministero ha due strade: **accettare quello che scrive il Consiglio di Stato - introducendo la gara - oppure dichiarare di non essere d'accordo e potrebbe così partire una nuova stagione di battaglie legali sui moli**. Luigi Negri ieri ha accolto la prima nave **Evergreen** al terminal Sech. «Il Consiglio di Stato dice che l'evidenza pubblica non è sufficiente e dà un parere consultivo: aspettiamo che il ministero risponda». **Ma la procedura di evidenza pubblica non va bene secondo lei?**

«Per me va benissimo. È stata pubblicata per tanto tempo. Se qualcuno avesse voluto farsi avanti, italiano o straniero, lo avrebbe fatto. Solo che di matti come noi che si prendono Calata Sanità ce ne sono pochi. E sarà bene che i signori del ministero ci tengano stretti».

Genova ha voluto aspettare il regolamento. Ora rimarrete col cerino in mano?

«Io spero di no. Perché un ulteriore blocco di queste operazioni non fa che ritardare investimenti e fermare qualsiasi tipo di attività che noi terminalisti dobbiamo fare. Sui container soprattutto dobbiamo adeguarci al mercato. Se rimaniamo fermi, falliamo e le persone che ci lavorano andranno poi a protestare dal Consiglio di Stato. A Genova - come al solito devo dire - stiamo rischiando l'assurdo».

-segue

A Carrara meno di un mese fa hanno dato due concessioni. Si è chiesto perché solo a Genova non sa possibile?

«Non lo so, non si capisce perché: forse vogliamo essere più realisti del re. Guardi il caso Bettolo: qui c'è una sentenza passata in giudicato, c'è il comitato portuale che si è già espresso e tutto è pronto. Ma nessuno vuole mettere la firma definitiva. È dal 2004 che stiamo aspettando».

E ora aspettate che il ministero risponda...

«Vediamo cosa dice il ministro, ma bisogna rispondere velocemente» .

Ma se accogliesse la tesi che bisogna fare la gara?

«Allora bisogna fare un bando, andare a gara per ogni terminal e aspettare l'esito. Se non fosse una questione di tempo in cui devo fare un sacco di investimenti, non mi interesserebbe più di tanto. Ma poi oggi chi potrebbe prendere il Sech? Parliamo di 520 metri di banchina, con le navi sempre più grandi che si sono ... Ci siamo già noi, che ci tengano stretti! Il giorno che decideremo di andarcene sarà un problema per tutti: per la forza lavoro, per l'operatività del porto, per l'indotto, per tutto quello che abbiamo prodotto in 22 anni di attività».

La Spezia in festa per il veliero Sybaris

Genova - È il più grande mai realizzato in Italia. L'armatore Duker: «Un capolavoro».

Genova - «A Masterpiece». A Bill Duker, l'armatore americano che ha commissionato la nave ai cantieri Perini, brillano gli occhi mentre sulla banchina spezzina dello stabilimento Picchiotti, marchio del gruppo che si occupa dei motor yacht, tutti stanno a naso in su a vedere sfilare il Sybaris. **«Questo è il più grande veliero mai costruito in Italia»**, spiega Danilo Frixione, project manager del Picchiotti, mentre guarda con orgoglio il capannone che è stato allungato fino a 90 metri per ospitare il gioiello di uno dei leader mondiali della progettazione delle grandi navi a vela con una flotta in navigazione di 60 mezzi di cui 57 a vela e 3 a motore. Completamente in alluminio, 70 metri di lunghezza, dislocamento di 850 tonnellate e un piano velico di 2.300 metri quadrati oltre a tre tender due di sette metri l'altro di quattro, il Sybaris vanta le più moderne tecnologie presenti sul mercato. «Quando ho pensato a questa nave ero con mio figlio. L'idea di un capolavoro è nata così, con lui. E adesso potremmo vederla in mare a Montecarlo insieme tra qualche mese», riprende Duker che trasformerà la nave in un'opera d'arte viaggiante annunciando la volontà di allestirla con quadri e pezzi unici. Scafo e sovrastruttura sono stati realizzati in Turchia mentre gli allestimenti sono stati realizzati al Picchiotti dove la nave è stata terminata. A settembre la presentazione ufficiale nel Principato di Monaco.

Livorno, importanti opere in porto con il finanziamento della BEI

Firmato l'accordo per 90 milioni di euro - Il commissario [redacted] sottolinea che «si tratta di una grossa opportunità per lo scalo» e ricorda che «la BEI finanzia soltanto i progetti definitivi e validi».

di Otello Chelli

LIVORNO - Un importante avvenimento per il futuro del nostro porto, la concessione alla Port [redacted]

[redacted] livornese, da parte della Banca Europea degli Investimenti, di un prestito pari a 90 milioni di euro da restituire in vent'anni a tassi molto vantaggiosi. L'accordo di finanziamento a lungo periodo è stato firmato venerdì scorso a Palazzo Rosciano dal commissario [redacted]

labronico, [redacted] e un vice capo del dipartimento operativo della Banca Europea Investimenti per i finanziamenti di Italia e Malta, Alessandro Izzo. Questa bella somma servirà a realizzare i principali lavori programmati nel triennio 2016/2019. Parliamo di un piano triennale che presenta un fabbisogno di spesa di 121 milioni di euro e riguarda, l'attuamento con microtunnel del Canale Industriale; l'approfondimento degli accessi della Darsena Petrol, la costruzione del nuovo capomonte di stoccaggio della cellulosa in prossimità della Darsena Pisa, i lavori di riqualificazione e consolidamento della Calata del Mignale; il riprofilamento del canale di accesso sia presso la Torre del Marzocco che presso la banchina Tripoli. Queste sono le opere infrastrutturali che inserite nel contratto di finanziamento siglato davanti al notaio rogante, Gianluca Grasso. Non solo, ma con questo prestito di "lungo corso", troveranno una parziale copertura anche sette opere di dragaggio, tra le quali figurano quelle di approfondimento della Darsena Toscana e del bacino di evoluzione, l'allargamento dell'imboccatura Sud, l'escavo dei fondali del canale di accesso e della calata Bengasi. Compattato per questo importante finanziamento, [redacted]

[redacted] ha dichiarato: "Si tratta di una grossa opportunità per il porto di Livorno e, permettetemi di dirlo, per tutto il territorio, la BEI finanzia infatti soltanto progetti definitivi e validi, ovvero quelli che portano benefici all'economia non solo in termini finanziari ma anche in termini sociali e ambientali". I

novanta milioni verranno erogati in 15 tranches di sei milioni di euro l'una, 15 volte in volta, per ogni banche. [redacted] di Livorno potrà decidere se rimborsare il debito ricorrendo ad un tasso fisso o ad uno variabile. Quel che è certo è che gli interessi da corrispondere per il prestito saranno molto bassi: "Abbiamo fatto una simulazione sui tassi applicati - ha detto il dirigente amministrativo Simone Gagliani - se accessissimo già oggi al prestito, il costo del denaro sarebbe quasi pari a zero". Il commissario e il dirigente di Palazzo Rosciano, hanno assicurato che l'incensione di questo mutuo non pregiudica la capacità di indebitamento [redacted] per i progetti futuri, il pensiero va alla Piattalonna Europa e all'impegno di spesa da 200 milioni di euro che la Port [redacted] attiverà a tempo debito, dopo che sarà stato individuato il promoter e presentato il progetto definitivo. Ma, aspettando che la nave Darsena diventi realtà, il prestito concesso dalla BEI è stato comunemente interpretato dai vertici [redacted] come un segnale di fiducia per il porto di Livorno. "Siamo di fronte ad un attestato di stima per il lavoro che stiamo facendo e un segnale di un interessamento anche per i progetti futuri dello scalo labronico, compresa quella Piattalonna Europa che oggi non è ancora finanziabile perché non esiste il progetto definitivo" - ha concluso l'avvocato dei Moli. «Siamo molto soddisfatti - è il commento rilasciato dal responsabile BEI dell'istruttoria, Andrea Kirschen, che ha partecipato all'evento per la firma assieme all'avvocato Sara De Maria e allo stesso Izzo - oggi abbiamo firmato un importante accordo per rendere molto più efficiente il porto di Livorno, mettendo a disposizione [redacted]

[redacted] risorse che potranno essere usate per garantire lo sviluppo di una struttura nevralgica per la città e per il territorio. Speriamo di continuare questa collaborazione anche in futuro».

Dopo dieci mesi dal sinistro che ha affondato il bacino gal-

leggiante "Mediterraneo" ed è costato la vita a un lavoratore, alla Port [redacted] è arrivata la conferma ufficiale del dissequestro e che, quindi, siamo per iniziare i lavori di rimessa in galleggiamento dell'apparato. Il magistrato inquirente, che ha sequestrato il bocino per l'inchiesta penale, ha accettato il progetto, tra l'altro assai complesso di rimessa in galleggiamento del "Mediterraneo", elaborato dai tecnici [redacted] e del cantiere Benetti che, è per ovvio, effettuerà materialmente l'intervento. Il progetto assai complesso, è stato anche visionato e approvato dal RINA. Secondo Vincenzo Puccio, amministratore delegato di Azimut Benetti, il bacino potrà essere rimesso in galleggiamento entro la fine di maggio, dopo di che si procederà a rimuovere il relitto della nave oceanografica che ha causato l'affondamento e mentre l'inchiesta tecnica andrà avanti, saranno effettuate le definitive riparazioni, nel quadro della gara di assegnazione della gestione dei bacini. Il bacino potrebbe tornare operativo nel mese di settembre, anche se per qualcuno il termine viene considerato ottimistico. Le operazioni di recupero del bocino galleggiante sono importanti, perché strettamente legate alla gara sulla gestione dei due bacini, ma soprattutto per i programmi delle riparazioni navali, dei vari grandi yacht del cantiere Benetti e per la definitiva rimessa in funzione della grande vasca in muratura. La gara, come tutti sanno, è stata bloccata dall'incidente di dieci mesi fa. Comunque, crescono le polemiche sul parere negativo espresso da Palazzo Rosciano sulla richiesta della Jobson Italy di poter operare sulla banchina 76 per lavori interni su due o tre navi. Il denaro porterà alla scelta alternativa di Piombino, Lido e è già iniziata la realizzazione di un polo di riparazioni e di demolizioni navali che ha ottenuto un forte intervento finanziario dello Stato.

Il "Fast Corridor" è oggi diventato un'altra realtà del nostro porto e finalmente permette il trasferimento diretto dei contenitori dai piedi della nave al magazzino di temporanea custodia all'interno dell'in-

terporto. Così è stato fatto per i contenitori scaricati dalla nave "Frisia Helsinki" di Hapag Lloyd, contenitori 250 unità elettriche della C.S. Group di Livorno, leader nazionale del car sharing che dopo essere state parcheggiate nell'area di temporanea custodia, verranno poi caricate sulle barche e spedite a Milano e a Roma. Non solo, ma prima di essere inviate alla destinazione finale, saranno controllate e collaudate un'ultima volta nelle officine dell'Interporto. I controlli PDI (pre-delivery inspections), quelli effettuati prima della consegna, danno lavoro stabile a otto dipendenti della C.S. Group e sono un valore aggiunto per il "Vespucio". "Il risultato raggiunto oggi - ha commentato il commissario [redacted]

[redacted] di Livorno, - porta alla ribalta il nostro porto come esempio di logistica integrata. Il fast corridor avvicina di più le banchine a quello che, sotto tutti i punti di vista, sta diventando sempre di più il nostro retroporto di riferimento". «C.S. Group di Livorno - ha detto Claudio Bertini - ha voluto fortemente far sbarcare questa merce nel scalo labronico per utilizzare la grande opportunità che l'Agenzia delle Dogane ha messo a disposizione nell'ottica della semplificazione delle procedure. È la dimostrazione che a Livorno non si fanno soltanto inaugurazioni o proclami, ma siamo in grado di portare nuovi traffici grazie alla sinergia di tutti gli attori coinvolti, [redacted]

[redacted] all'Interporto, dall'Agenzia delle Dogane alla Trailer Services. Soddisfatto anche il terminalista: Il Fast Corridor - ha detto Monica Bellandi, direttore di produzione del terminal Darsena Toscana - è già una realtà concreta per il nostro porto. Considerato che presso Livorno sarà il primo scalo portuale con collegamento ferroviario senza rottura di carico, è fondamentale che il corridoio doganale, oggi attivo solo per il transito della merce su gomma, sia applicato anche alla ferrovia. L'obiettivo è raggiungere più velocemente le grandi destinazioni del Nord Est, che sono quelle più appetibili per noi". Non solo, ma la settimana scorsa sono sbarcati,

65 contenitori con altre 258 auto elettriche, sulle banchine del Terminal Lorenzini. La merce, scaricata dalla nave "MSC Regina", è transitata per il secondo fast corridor attualmente operativo, quello riservato al trasferimento dei container dalle aree in concessione a Lorenzini, fino all'Interporto. "È la prima volta che usiamo il Fast Corridor in modo così massiccio - ha detto l'amministratore delegato del Lorenzini Terminal & C., Daniele Cirioni - si tratta di uno strumento utile a disposizione della nostra clientela e dimostra quanto lavoro sia all'avanguardia nei processi di sgombramento della merce".

Anche "Tirrenia" è impegnata a rafforzare i collegamenti fra Livorno e la Sicilia e dal 1 settembre diventeranno operative due nuove linee merci Livorno - Catania - Malta. All'inizio il collegamento sarà di otto volte a settimana per la Catania - Malta, ma dal 1 gennaio 2017 le partenze saranno giornaliere. La nuova nave ro - pax che verrà impegnata su questa linea, seguirà una programmazione oraria ideata appositamente per andare incontro alle esigenze degli autotrasportatori che, con l'aumento delle linee, avranno maggiori possibilità per ottimizzare il loro lavoro. Si tratta di una grande opportunità per il settore dell'autotrasporto siciliano che la Tirrenia - afferma Vincenzo Onorato - considera un mercato importante e in continua crescita". La decisione di istituire queste nuove tratte, presa dalla "Tirrenia", ha l'intento di rafforzare le autostrade del mare.

Rinnovate le cariche nella Commissione Consultiva della

Port **[REDACTED]** Il decreto del ministero alle Infrastrutture e ai Trasporti ha accolto le nuove designazioni presentate da Palazzo Rosciano, dalle organizzazioni sindacali e imprenditoriali. Sono state rinnovate le cariche nella Commissione Consultiva di Palazzo Rosciano. Nel nuovo organigramma, l'amministratore delegato del Terminal Darsena Toscana, Luca Becece, sostituisce Valterico Barbera nel rappresentare gli imprenditori nell'organo consultivo nell'organizzazione del lavoro, al rilascio e alla revoca e sospensione delle autorizzazioni e concessioni in porto. Un altro nuovo membro è Massimo Angeli che nella rappresentanza degli autotrasportatori ha sostituito Franco Venturi. Sono stati riconfermati Enzo Lorenzini per gli industriali, Carlo Terzi per gli armatori, Massimo Nicciani per gli spedizionieri e Enrico Bonistalli per gli agenti marittimi. In rappresentanza dei lavoratori, sono rimasti nella Commissione Consultiva, Simone Angelini, Valerio Mantovani, Riccardo Boccione, Maurizio Voliani e Asurdano Keszei appartenenti a Fil-Cgil, Fil-Cisl e Uil Trasporti, mentre Granduca Vianello ha sostituito Franco Bottari quale rappresentante dei dipendenti della Port **[REDACTED]**

Il rinnovato Comitato Portuale si è riunito nel salone di Palazzo Rosciano e, dopo una approfondita discussione, ha approvato il bilancio consuntivo **[REDACTED]** labronico. Nel 2015, l'Ente ha avuto un volume di spesa per quasi 34 milioni di euro in conto capitale, con un positivo incremento di 12 milioni rispetto all'anno precedente.

La spesa ha permesso la realizzazione e la manutenzione delle infrastrutture portuali, tra le quali la demolizione subacquea del vecchio muro di banchina della calata Bengasi, il banchinamento della Darsena Calafati, il prolungamento dello sporgente Elba, i lavori per la costruzione del "cunicolo" che attraverserà il Canale di accesso in porto, la realizzazione del bando di gara per la piattaforma Europa, l'ultimazione dei lavori di costruzione della seconda vasca di ormata e tutte le complesse attività di dragaggio; da quelle che hanno interessato i fondali prospicienti la Darsena Toscana, a quella di approfondimento dell'imboccatura del porto e del Molo Italia. Sono queste le voci maggiori di spesa che hanno portato **[REDACTED]** ad assorbire in parte il proprio avanzo di amministrazione, che nell'intero arco del 2015, è stato di soli 100 mila euro. In sostanza, il quadro contabile complessivo che scaturisce dal bilancio consuntivo presentato al Comitato Portuale dal dirigente amministrativo, Simone Gagliani, offre una visione esauriente delle priorità politiche

Il commissario **[REDACTED]** ha commentato così il bilancio consuntivo: "L'amministrazione ha speso di più rispetto all'anno passato in infrastrutture e dragaggi, quindi, il bilancio è il frutto di un attento lavoro di squadra che non ha trascurato alcuna voce rispetto alle attuali esigenze. Oggi continuiamo a investire sul territorio, non esitando a utilizzare per quanto necessario, la parte disponibile dell'avanzo di amministrazione, così da migliorare l'infrastrutturazione del porto ed i suoi fondali, così da creare nuove

opportunità di lavoro". Infatti, l'analisi dei dati riguardanti il 2015, evidenzia chiaramente risultati di notevole valenza: nel 2015 sono stati impegnati 49 milioni di euro, di cui 34 per gli interventi infrastrutturali e 13 per spese correnti. Sul fronte delle entrate, l'anno scorso La Port **[REDACTED]** ha incassato 39 milioni di euro, di cui 18,9 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, quelle di ancoraggio e le entrate erariali; 12,9 sono arrivate da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali, da concessioni, occupazione temporanea e accessi pubblici. Sono diminuite le entrate in conto capitale, soprattutto a causa della mancata assegnazione del fondo Iva, la cui ripartizione tra i porti è proporzionale rispetto ai livelli di traffico di ogni singolo scalo. Rispetto ai 5,5 milioni di euro ricevuti dallo Stato, l'anno scorso, quest'anno non è arrivato ancora niente, senza alcuna giustificazione formale da parte del Mef. Nel suo complesso Palazzo Rosciano presenta un saldo finale di cassa pari a 85 milioni di euro e un avanzo di amministrazione complessivo di 46,746 milioni di euro, dei quali, una parte, per quasi 22 milioni, è vincolata, mentre 10,8 milioni è destinata alla copertura del disavanzo del bilancio di previsione 2015. "Dal bilancio emergono, comunque, due dati fondamentali - ha precisato Simone Gagliani - prima di tutto, l'applicazione di un controllo rigoroso delle spese di gestione, risultate minori rispetto a quelle previste nel bilancio di previsione e, fatto questo assai importante, una aumentata capacità di spesa per il miglioramento del porto. I dati contabili presentati dimostrano chiaramente la virtuosità della gestione portuale in anni dall'Ente".

La Gazzetta Marittima

Più ossigeno all'Interporto "Vespucci"

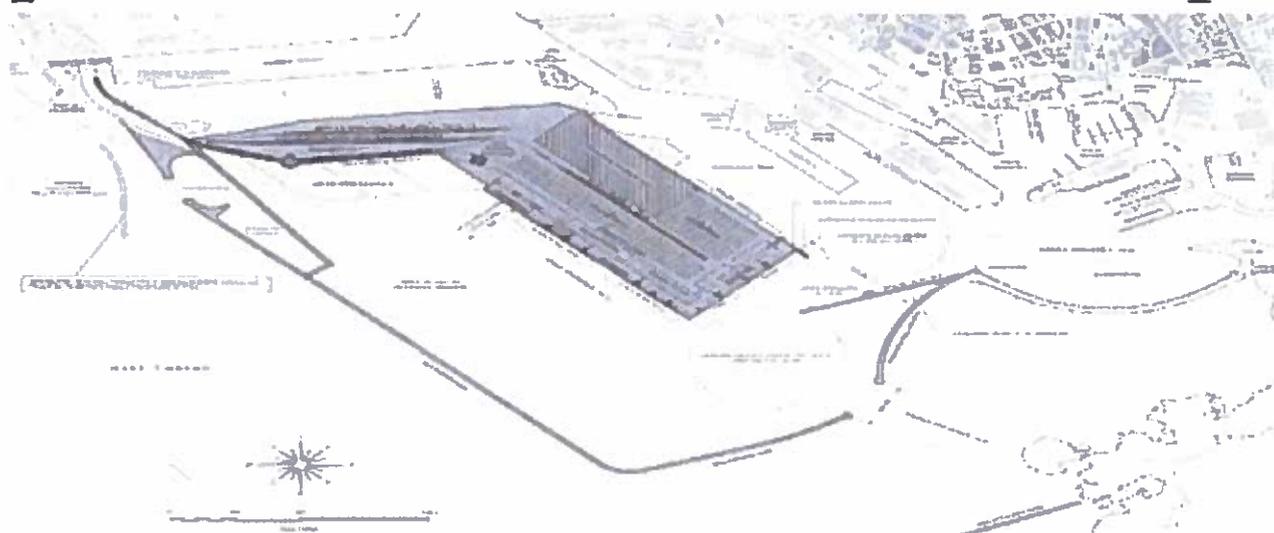
FIRENZE – Premesso che i protocolli non si negano ormai a niente e a nessuno, e che spesso rimangono platoniche enunciazioni di buona volontà, quello firmato nei giorni scorsi al tavolo del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi sembra invece pieno di significati. Sfrondato da tutte le belle parole degli indoramenti della pillola, si tratta dell'impegno assunto dall'Autorità portuale livornese – presenti Giuliano Gallanti e Massimo Provinciali – di aumentare la propria partecipazione azionaria all'Interporto Vespucci di Guasticce di circa tre volte il valore attuale. In soldoni: l'Authority sottoporrà al comitato portuale e alle autorità di vigilanza ministeriale l'acquisto di quote azionarie del Vespucci per un controvalore di circa 6 milioni di euro, che si aggiungeranno alle attuali quote che valgono 2,10 milioni. Un bel salto, che ha anche il significato importante, per tutta l'area portuale della prossima Autorità di sistema, di confermare il Vespucci come retroporto, sia per Livorno che per Piombino. Gallanti e Provinciali – quest'ultimo come vicepresidente del Vespucci – ovviamente hanno chiesto garanzie. La prima è che si arrivi alla tanto attesa e più volte rinviata riformulazione del debito del Vespucci con le banche (60 milioni, non sono noccioline) nel quadro dell'accordo di programma per il rilancio dell'area in sofferenza economica della costa livornese. Il che vuol dire che anche la Regione, per il Vespucci, dovrà impegnarsi: nel garantire le banche e anche – se possibile – cacciando risorse. La seconda garanzia è implicita: nel nuovo consiglio di amministrazione del Vespucci – ricordiamo che l'attuale è provvisorio, una specie di interim in attesa del rilancio – l'Autorità portuale vorrà e dovrà avere un maggior peso. Entrambi i temi sono tutti da giocare, perché al momento siamo al protocollo, cioè alle buone intenzioni. Ma almeno adesso s'intravede luce alla fine del tunnel. E Bino Fulceri, che per la gestione quotidiana del Vespucci sputa sangue, potrà forse essere un po' più sereno.

* * *

Nel protocollo c'è infine l'impegno della Regione Toscana a lanciare il salvagente che serve per rinegoziare il debito delle banche (Bnl in testa). Il presidente Enrico Rossi impegnerà il consiglio regionale su una fideiussione fino a 18 milioni che consentirà di spostare di tre anni la scadenza del "debitone" con le banche. Con l'ingresso "potenziato" dell'Autorità portuale, a operazione avvenuta l'Authority avrà il 30,28% e la Regione – oggi primo socio – scenderà al 18%. Ovvvia conseguenza dovrebbe essere, come scriviamo sopra, che anche la presidenza del Vespucci potrebbe passare all'Autorità portuale, salvo voler mantenere una garanzia "politica" della Regione.

Antonio Fulvi

E 50 milioni arrivano dal Governo per costruire la Darsena Europa



LIVORNO – In arrivo 50 milioni di euro alla Port Authority. Il comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) ha approvato il finanziamento nell'ambito dell'accordo di programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese per gli interventi relativi alla Darsena Europa. «Con lo stanziamento deciso oggi dal governo nazionale – ha dichiarato il commissario dell'Apt, [redacted] – il processo di realizzazione della Piattaforma Europea, avviato a gennaio con la pubblicazione del bando di gara,

riceve un nuovo concreto impulso. L'interessamento del Governo pone una garanzia sul futuro del porto».

Il finanziamento si aggiunge ai 200 milioni di euro messi a disposizione dalla Regione Toscana e ai 289,7 milioni cui la Port Authority farà fronte ricorrendo in parte al credito bancario, in parte usando le risorse proprie, ovvero quelle che si sono liberate anche grazie al maxi prestito da 90 milioni che la Banca Europea degli investimenti ha concesso [redacted] di Livorno per il finanziamento di

alcune opere infrastrutturali già cantierate.

«Sebbene ampiamente annunciato – ha aggiunto il segretario generale della Port Authority [redacted] Provinciali – l'investimento del Cipe è la conferma che il Governo tifa per Livorno. Il risultato raggiunto ieri arriva al termine di una serie di impegni e azioni che Ministero delle Infrastrutture, Regione e Port Authority hanno portato avanti nel corso di questi anni: dopo aver approvato, in tempi brevi, il Piano Regolatore Portuale, oggi mettiamo un altro impor-

ante tassello su un percorso ben avviato: la Piattaforma Europa rappresenta un'occasione di sviluppo per tutto il territorio e dà avvio ad una nuova stagione che speriamo possa regalare altre soddisfazioni».

Il costo complessivo per la realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, comprensiva della costruzione di un moderno terminal contenitori adatto a ricevere le navi di ultima generazione, è di 866,4 milioni di euro, 668 per le opere civili, 180 per l'allestimento operativo del terminal e 13 per la progettazione.

E' nata Piombino Industrie Marittime

La società tra il gruppo Neri e il cantiere San Giorgio ha già avviato le pratiche per le concessioni

PIOMBINO - Si chiama "Piombino Industrie Marittime Srl" la società, costituita di recente tra la Fratelli Neri Spa e il cantiere San Giorgio del porto, che ha come obiettivo le demolizioni navali, le riparazioni e anche il refittino nelle aree già indicate dall' [redacted]

(segue a pagina 2)

Piombino Industrie

portuale piombinese. Della società si parlava da tempo, e inizialmente si era parlato anche di un terzo socio, la Saipem. Che però non appare più nella formalizzazione della Srl tra Neri e San Giorgio; società quest'ultima che è stata parte importante nello smantellamento a Genova della Costa Concordia.

Tra il commissario della Port [redacted] Luciano Guerrieri e il legale rappresentante della nuova società PIM Piero Neri è già stato sottoscritto nei giorni scorsi un contratto preliminare per avviare il "percorso autorizzativo" che porterà alla concessione di un'area e relativa banchina dove operare. Il tutto nel quadro degli accordi di programma con la Regione, i ministeri e le istituzioni locali sul rilancio dell'economia e gli insediamenti produttivi a Piombino.

Dalla società PIM è adesso atteso entro la fine di giugno il progetto completo dell'insediamento per la piattaforma di "Ship Recycling", che dovrà avere anch'esso tutto il suo percorso approvativo. L'investimento previsto supera i 12 milioni di euro, e a regime la piattaforma potrà occupare tra le 150 e le 200 persone. Contatti sono stati già avviati, anche con la collaborazione del ministero della difesa, con la Marina Militare italiana per le prime demolizioni, che riguardano navi obsolete e da tempo "in naftalina".

La piattaforma dello "Ship Recycling" nel porto di Piombino è la prima tra le nuove e importanti iniziative per valorizzare lo scalo. E sarà affiancata presto dall'area di circa 200 mila metri quadri che la General Electric (GE Oil&Gas) ha individuato per l'assemblaggio dei più grandi moduli delle sue centrali di compressione del gas naturale che la multinazionale va

progettando e costruendo in mezzo mondo, a partire dall'Australia. Secondo Luciano Guerrieri, anche la pratica per la concessione alla GE è in avanzata fase di sviluppo. E anche questa iniziativa contribuirà nel medio termine l'occupazione per almeno 300 lavoratori. Il settore tra l'altro è in forte espansione sia per l'eccellenza della produzione italiana di GE, sia perché cresce il numero dei paesi che con riserve di gas naturale intendono entrare nel mercato con proprie centrali di compressione.

Infine, sembra che ci sia luce in fondo al tunnel anche per la *neverending story* della banchina stradale 398 tra la superstrada 151 (a per dire) Livorno-Grosseto e il porto. Se ne parla da vent'anni e sono altrettanti o quasi i progetti che si sono visti presentare, approvare, applaudire e poi tramontare. Nei giorni scorsi però c'è stata a Roma, presenti i tecnici del ministero delle Infrastrutture e quelli dell'Anas oltre ai rappresentanti del Comune e della Port [redacted] in cui si sarebbe varato almeno un punto fermo: il via entro la fine dell'anno della gara per il primo lotto della superstrada 398, con progetto (e probabile partecipazione) della stessa Anas. Il finanziamento del primo lotto sarebbe già disponibile nel quadro dell'accordo di programma e i lavori potrebbero cominciare fin dall'anno prossimo. Per il secondo e ultimo lotto devono essere definiti gli assetti delle aree ex Lucchini (che in parte attraverserà) ma ci sono previsioni realistiche di arrivare a vararlo in continuità con il primo.

Gavio cerca un socio per la Piattaforma Lazio

Riflettori accesi sulla sfida più importante per lo scalo, lanciata da Pasqualino Monti. Tempo fa si parlò di Contship, ipotesi che pare però tramontata, anche per l'improvvisa scomparsa di Marco Simonetti. In una intervista a Milano Finanza l'imprenditore piemontese svela le strategie del gruppo, appena divenuto il quarto operatore al mondo nella gestione delle autostrade. «Noi siamo operatori di terra, vorremmo un partner che subentri nella gestione del terminal container»

CIVITAVECCHIA - Nel giorno in cui il gruppo Gavio diventa il quarto operatore al mondo nella gestione di autostrade a pedaggio, con una rete di 3.320 km, grazie all'acquisizione del co-controllo della brasiliana Ecorodovias, in Italia Beniamino Gavio punta sul ferro e dice di cercare partner della logistica per il terminal di Civitavecchia.

Meno strada e più ferrovia, sinergie con gli interporti, focus sul Nord-Ovest d'Italia e razionalizzazione degli investimenti nei porti. Si può riassumere così la strategia attuale e futura del Gruppo Gavio nel business dei trasporti e della logistica.

La disamina di Beniamino Gavio parte dal quadro normativo, in tema di portualità: «Stiamo attendendo il Piano nazionale del Governo sulle Autorità portuali per capire quali saranno in concreto i provvedimenti presi e quali gli accorpamenti fra porti. Il Ministro Delrio mi sembra motivato in quello che fa, ma vorremmo capire qual è l'impostazione finale anche in tema di trasporto intermodale».

Il traino principale delle attività del gruppo nella logistica è stato fino ad oggi il trasporto su gomma che conta su ricavi per oltre 200 milioni di euro, 3 mila trattori e rimorchi, 1.500 dipendenti e 18 basi operative. Negli anni, allo zoccolo duro del trasporto stradale, si sono poi aggiunti i trasporti ferroviari e gli investimenti nei porti (2,5 chilometri di banchine) e negli interporti (450.000 mq di magazzini coperti e 1,5 milioni di mq di aree operative). Ora, però, pare si sia arrivati a un punto di svolta perché, come ha dichiarato Beniamino Gavio in una intervista a Milano Finanza, «nella logistica il futuro sono i treni. Il trasporto su ferro è una gamba fondamentale del tavolo dei trasporti in Italia e lo dico da concessionario autostradale. È nostro interesse rimanere nella logistica e nei trasporti ma vogliamo interconnettere fra loro questi filoni d'attività», ha aggiunto Gavio, passando poi a esaminare gli investimenti in atto nei porti. «Da Trieste siamo usciti con la cessione appena avvenuta del Terminal Frutta mentre le sorti della piastra logistica di Taranto dipendono essenzialmente dal rilancio del porto e del locale terminal container».

-segue

Ma è proprio l'investimento da 306 milioni di euro (oltre a 200 di parte pubblica) in cantiere a Civitavecchia per trasformare la darsena grandi masse nel terminal container della Piattaforma Lazio, la sfida più delicata sul tappeto. «A Civitavecchia - ha dichiarato Beniamino Gavio - stiamo cercando qualcuno che ci affianchi nel progetto della Darsena Energetica Grandi Masse. Noi ci consideriamo operatori di terra e stiamo parlando con qualche operatore di mare (terminalista o compagnia di navigazione, ndr) interessato a subentrare nella gestione dell'infrastruttura. Siamo disposti anche a ridurre la nostra quota azionaria e andare in minoranza».

Un partner che, da quando il dossier Civitavecchia all'interno del gruppo è stato preso in mano da Rino Canavese, espertissimo tessitore di relazioni, una delle menti più lucide della portualità italiana, che durante la sua presidenza lanciò il grande progetto del porto di Savona, avrebbe inizialmente potuto essere Contship Italia. Nel 2013, quando il gruppo di Tortona dopo aver "sonnacchiato" per anni sulle banchine di Civitavecchia (complici i tempi biblici dei vari enti per rimandare a Molo Vespucci approvata la variante di piano regolatore e perfezionare così la concessione) ha deciso di scommettere sulla sfida della logistica a Civitavecchia, alla Duegiorni del Mediterraneo con Pasqualino Monti, Gianni Letta e Canavese venne il vice-presidente di Contship Marco Simonetti, a decantare le lodi di un progetto che, fatti i dovuti distinguo, assomiglia tanto a quello di Tangeri-Med. Poi sono sembrati cambiare i piani di Contship e dello stesso Simonetti, il cui nome è riapparso tra i papabili alla presidenza di Molo Vespucci, prima di essere "spinto" per il porto di Genova. Fino a tre giorni fa, quando il mondo della logistica italiano è rimasto senza parole alla notizia dell'improvvisa scomparsa del manager, a soli 63 anni, che era ricoverato in ospedale nella sua La Spezia per quella che sembrava una banale infezione ad un ginocchio.

Con la morte di Simonetti probabilmente tramontano anche le residue (ammesso che ancora ci fossero) possibilità che sia Contship il socio che possa seguire Gavio nella realizzazione e gestione della Piattaforma Lazio, su cui comunque ormai sono accesi tutti i riflettori del settore, in Italia e nel Mediterraneo: per Civitavecchia è la sfida più importante da vincere, in assoluto.

Taranto, da domani l'Authority vaglierà le offerte per il terminal contenitori

Taranto - Ammessa Italcave e con riserva il consorzio Ulisse (Saga-Bollorè). Esclusa per ora la terza busta.

Taranto - Si riunirà all'inizio di settimana la commissione dell'Autorità portuale di Taranto incaricata di vagliare le offerte per la gestione, in concessione, della banchina del terminal container. Offerte pervenute alla scadenza, 29 aprile, del bando lanciato dalla stessa Authority a fine febbraio. **Di fatto sulle tre offerte pervenute complessivamente, una è stata già ammessa ed è quella della società tarantina Italcave, già concessionaria di un'area del porto per attività di scarico rinfuse, un'altra è stata ammessa con riserva ed è quella del consorzio Ulisse nel quale c'è Saga Italia, società del gruppo internazionale Bollorè, mentre una terza - sottolinea l'Authority - varrà solo per le aree che dovessero ancora risultare disponibili dopo la concessione e in ogni caso queste aree saranno oggetto di un procedimento amministrativo a parte.**

Che fine hanno fatto i soldi?

Il quesito posto da Pace e Randazzo. Chiesto un incontro con l' Authority

Ivan Pugliese PALMI «Che fine hanno fatto i 7 milioni e mezzo di euro per il completamento del porto, previsti nel Piano operativo triennale dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro?». Un quesito diretto quello posto dal capo gruppo consiliare di Azione Nazionale, Natale Pace, che assieme al capo gruppo dell' altra lista di maggioranza, Antonino Randazzo (Barone Sindaco), chiede chiarimenti sullo stato dell' arte del corposo finanziamento. «Previsti in tutti i Piani dal 2008 al 2014, con finanziamento a carico del bilancio dell' **Autorità Portuale**, sono scomparsi nel POT 2016-2018 nel quale è prevista una somma di 4 milioni da finanziare con i Fondi POR» prosegue Pace che rincarà la dose e aggiunge: «E perchè i lavori di realizzazione della banchina di riva per 2 milioni e mezzo già appaltati, non sono stati ancora consegnati alla ditta Arena di Villa San Giovanni aggiudicataria dell' appalto?». Sulla scia di queste considerazioni i gruppi consiliari di "Azione Nazionale" e "Barone Sindaco" hanno chiesto un incontro al Commissario dell' **Autorità Portuale** al fine di acquisire chiarimenti per avviare una azione politica in consiglio comunale.

Nel documento redatto e fatto pervenire all' **Autorità portuale** viene evidenziata l'

intenzione di «volar avviare una iniziativa politica tendente a chiarire la situazione relativa ai lavori finanziati da codesta **Autorità** relativamente al porto di Taureana di Palmi e a sollecitare interventi per l' avvio degli stessi». Al contempo i capi gruppo dei due gruppi consiliari di maggioranza richiedono al commissario dell' autorità **portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, un incontro urgente nel corso del quale affrontare i temi posti all' attenzione nella missiva e capire le reali intenzioni su interventi da realizzare e tempistica degli stessi. Tanti gli argomenti sui quali viene richiesto di fare chiarezza.

Si parte dal «completamento del porto mediante la realizzazione della banchina di riva - opera prevista nel Pot del 2008 per complessivi 7 milioni di euro con finanziamenti a carico dell' autorità **portuale** e, stranamente, nel Pot 2016-2018, previsti nei finanziamenti da ottenere dalla regione Calabria nell' ambito dei Por. L' opera era in fase di progettazione esecutiva, da affidare secondo convenzione esistente al Genio Civile Opere Marittime e da tempo viene data prossima la data di avvio dei lavori». Dal completamento alla messa in sicurezza il passo è breve. Gli interventi riguardano la massicciata esterna del molo di soprafflutto. «L' intervento, finanziamento con fondi di bilancio per 2 milioni e 600

-segue

mila euro, è stato già appaltato e aggiudicato alla ditta Arena di Villa San Giovanni e manca solo la consegna dei lavori con direzione lavori affidata sempre in convenzione al Genio Civile OO. MM.».

I due consiglieri di maggioranza passano in rassegna anche una serie di ulteriori interventi. «Realizzazione isola ecologica, rete idrica e fognaria, box pescatori e Capitaneria di porto, illuminazione e recinzione esterna per 500 mila euro.

Lavori non completati, a cantiere aperto, con evidente danno di immagine non solo al porto, ma all'intera località tunstica, meta ogni anno di decine di migliaia di visitatori».4.

IVAN PUGLIESE

INCHIESTA PETROLIO-PORTO AUGUSTA

Delrio: «Non stracciai nomine e non sono amico di Gemelli»

ROMA. Nessun intervento sulle nomine del commissario del porto di Augusta e nessuna «amicizia né frequentazioni con Gianluca Gemelli».

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, con una nota interviene in merito ad articoli di stampa sull'inchiesta di Potenza e in particolare sul filone siciliano del porto di Augusta.

«Diversamente da quanto viene affermato, secondo quanto riportato sulla stampa, dalle persone coinvolte nell'inchiesta - dichiara Delrio non avevo previsto né ho "stracciato" alcun decreto di nomina alternativo alla proroga per sei mesi di Alberto Cozzo, che ho deciso in autonomia secondo criteri adottati anche per altre Autorità portuali. La proroga non è conseguente all'incontro con Ivan Lo Bello. È stata formalizzata e trasmessa alla Regione Siciliana la mattina. L'incontro con Lo Bello è avvenuto nel tardo pomeriggio».

Il ministro quindi aggiunge: «Non ho alcuna amicizia né frequentazione con Gianluca Gemelli».

Ivan Lo Bello Il vicepresidente di Confindustria nazionale è rimasto coinvolto nell' inchiesta ...

Ivan Lo Bello Il vicepresidente di Confindustria nazionale è rimasto coinvolto nell' inchiesta della Procura di Potenza sui "furbetti del quartierino" per il controllo del porto di Augusta È indagato per associazione per delinquere insieme all' imprenditore Gianluca Gemelli.

Delrio sulla proroga del commissario "Lo Bello non c'entra, l'ho decisa io"

ROMA. «Diversamente da quanto viene affermato, secondo quanto riportato sulla stampa, dalle persone coinvolte nell'inchiesta, non avevo previsto né ho "stracciato" alcun decreto di nomina alternativo alla proroga per sei mesi di Alberto Cozzo, che ho deciso in autonomia secondo criteri adottati anche per altre **Autorità portuali**». È quanto dichiara il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Il riferimento è all'inchiesta di Potenza e a quanto trapelato ieri rispetto ai rapporti tra il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello e il ministro delle Infrastrutture, e alle manovre dello stesso Lo Bello e di Gianluca Gemelli - compagno dell'ex ministro Federica Guidi - per la proroga del commissario del **porto** di Augusta. «La proroga - sottolinea ancora Delrio - non è conseguente all'incontro con Ivan Lo Bello. È stata formalizzata e trasmessa alla Regione siciliana la mattina. L'incontro con Lo Bello è avvenuto nel tardo pomeriggio. Non ho alcuna amicizia - conclude - né frequentazione con Gianluca Gemelli».

La Gazzetta Marittima

Addio al petrolio?

Se ne parla ad Augusta venerdì prossimo per iniziativa di ConferenzaGNL

ROMA – Le principali flotte crocieristiche mondiali hanno deciso di alimentare le nuove grandi navi a GNL (gas naturale liquefatto). In Sicilia, Caronte&Tourist si è impegnato pubblicamente per due traghetti alimentabili a GNL, nonostante al momento non siano ancora disponibili le stazioni di bunkeraggio.

È quindi cruciale approfondire al più presto questo e gli altri temi inerenti al nuovo carburante alternativo al petrolio, il GNL, che ha la sostenibilità come suo primo obiettivo. Ridurre l'impronta ambientale nel Mar Mediterraneo, dove circola più del 17% del traffico marittimo mondiale, è la nuova esigenza, e il GNL, combustibile a bassa emissione, elimina le polveri sottili e abbatte drasticamente gli ossidi di zolfo e di azoto riducendo del 15% le emissioni di CO₂.

Il workshop Italia hub del gas naturale, opportunità GNL per il Mediterraneo è in programma venerdì 13 maggio al Circolo Ufficiali della Marina Militare di Augusta (SR). Istituzioni, operatori ed esperti del settore discuteranno degli impegni e delle strategie internazionali e nazionali per ridurre l'impatto ambientale del traffico navale sull'ambiente marino e costiero, con particolare riferimento al Canale di Sicilia. Anche la Marina Militare, che parteciperà all'evento, prevede l'impiego del gas naturale liquefatto nel programma "Flotta Verde".

Per il nostro Paese e la Sicilia in particolare, si tratta di una grande opportunità di rinnovo del proprio parco industriale ed energetico adottando tecnologie a minimo impatto ambientale. Il workshop è articolato in due sessioni tematiche: la prima dedicata al traffico marittimo e alla relativa sostenibilità ambientale, la seconda alle infrastrutture necessarie per fare dell'Italia l'hub euro-mediterraneo del gas naturale e del GNL. Oltre a specifiche relazioni, il programma prevede due tavole rotonde con i rappresentanti delle più importanti imprese interessate con i quali si discuterà di obiettivi, strategie e progetti all'avanguardia.

L'evento di Augusta è reso possibile grazie alla sponsorizzazione di Caronte & Tourist Spa, Marine Engineering Services Srl, Polargas Srl e Wärtsilä Italia Spa. WorkshopGNL sono incontri di approfondimento organizzati in collaborazione con WEC Italia da ConferenzaGNL, un'iniziativa indipendente che ha l'obiettivo di promuovere la nuova filiera industriale del gas metano liquido per i trasporti marittimi, terrestri pesanti e per gli usi industriali e civili in Italia e nel Mediterraneo.

Paura al porto di Palermo Incendio vicino alla diga

Irsap, guerra senza quartiere Le accuse di Venturi al governo

PALERMO - Momenti di paura al porto di Palermo per un incendio divampato nei pressi della diga Foranea. Le fiamme alte hanno reso necessario l'intervento dei vigili del fuoco del comando provinciale, immediatamente contattati dalla guardia costiera. Sul posto sono intervenute due squadre che stanno effettuando le operazioni di spegnimento. L'incendio avrebbe avuto origine su una piattaforma metallica durante l'esecuzione di alcuni lavori, ma è ancora tutto da accertare. Dopo l'intervento dei vigili del fuoco e la bonifica dell'area sarà necessario risalire a cosa abbia provocato le fiamme. share
Venerdì 06 Maggio 2016 - 11:33 |-

Incendio al porto, nessun ferito

Paura per un incendio sulla banchina del porto di fronte al Foro Italico. Un fumo nero ben visibile ha allarmato i testimoni. Sul posto è intervenuto il personale di sicurezza dell' **autorità portuale**, quello della capitaneria di Porto e i vigili del fuoco. L' incendio è stato spento in breve tempo.

Non ci sono stati feriti. L' **autorità portuale** ha riferito che l' incendio è divampato durante la lavorazione di una lamiera da parte della ditta Ador.

Mare. Il direttore tecnico Giuseppe Angilello ha dichiarato che «peri lavo ridi messa in galleggiamento di un cassone del bacino di carenaggio, si è verificato un principio di incendio causato dalle scintille generate dall' utilizzo di una smerigliatrice a contatto con la vernice di una lamiera».

Strade, porti e aeroporti. Infrastrutture fondamentali per lo sviluppo a Trapani e Palermo

Il presidente del Consiglio Matteo Renzi è stato in Sicilia ad inaugurare la riapertura del viadotto Himera. Inaugurazione che, sinceramente è sembrata più che altro una semplice passerella. Secondo gli esperti, infatti, non era necessaria la chiusura per tutto questo tempo e non c'era nessun motivo per questa inaugurazione. Renzi ha poi proseguito il suo tour sull'Isola con la firma dei "Patti" per il rilancio di Catania e Palermo. Insomma, una missione che sembrerebbe mettere le basi per lo sviluppo delle aree metropolitane interessate e più in generale dell'Isola. Il punto, però, non è la firma di un protocollo o piano di rilancio, in passato ne sono già stati fatti tanti; stavolta si potrà davvero dare il via ai lavori per quelle infrastrutture che da anni dovrebbero contribuire ad ammodernare e far crescere economicamente questa terra? Le due province di Palermo e Trapani, ad esempio, che costituiscono assieme il Distretto Nord occidentale della Sicilia, hanno bisogno di collegamenti stradali e ferroviari moderni ed sicuri, come di porti e aeroporti adeguati che permettano sicuramente una crescita di tutto il territorio. Da tanti anni sono fermi o vanno a rilento i lavori su strade e autostrade, o lungo la linea ferroviaria che unisce le due province.

Ci sono poi da avviare e finanziare tutta una serie di altri progetti sulle infrastrutture principali, che sono opere cantierabili ma che continuano a non sbloccarsi. Ma vediamo qual è al momento la situazione dei lavori e delle infrastrutture legate ai collegamenti e ai trasporti di Palermo e Trapani. Collegamenti ferroviari - Fra le priorità che riguardano i collegamenti tra le due province di Trapani e Palermo c'è la linea ferroviaria che da anni è abbandonata a se stessa, e che non viene quasi più usata visti i tempi di percorrenza che ne fanno tra i tratti ferroviari più lenti d'Italia. La Palermo - Trapani via Milo ad esempio, è interrotta da oltre 3 anni nel tratto tra Alcamo e Trapani. C'è un progetto da 104 milioni di euro che dovrebbe portare alla sua riattivazione ma che si trova dopo tanti anni sempre in fase preliminare. Altra linea sulla quale si dovrebbe intervenire è quella che congiunge la stazione Palermo-Notarbartolo a Trapani che, per il momento si percorre in non meno di 2 ore e 20. Se dotata delle opere idonee anche con la fermata tecnica ad Alcamo si potrebbe percorrere anche in 1 ora e 20 minuti utilizzando il passante ferroviario di Palermo, dove ci sono gli unici cantieri aperti che prevedono il raddoppio del nodo ferroviario su tre tratte: Palermo C.le/Brancaccio - Notarbartolo tratta A; Notarbartolo - La Malfa / EMS tratta B; La Malfa / EMS - Carini tratta C, e la chiusura dell'anello

-segue

ferroviario a singolo binario e l'estensione dell'attuale servizio metropolitano tra la stazione di Palermo Notarbartolo e la fermata Giachery. Altro tratto ferroviario difficile in provincia di Trapani, che crea quotidianamente disagi ai pendolari è quello tra Castelvetrano e Trapani. Dallo scorso anno non c'è più in uso il "Minuetto" per la mancanza di officine specializzate, lasciando quindi treni obsoleti e soggetti più frequentemente a guasti. Autostrade - Sul fronte autostradale, le province di Trapani e Palermo sono collegate da una infrastruttura principale divisa in: A29 Palermo Mazara e A29 dir Trapani - Alcamo e la diramazione per l'aeroporto di Birgi che arriva fino a Marsala. Questa autostrada è ormai vecchia e inadeguata. Realizzata nella prima metà degli anni 70 ha bisogno di una manutenzione straordinaria programmata costantemente. Unico modo per cercare di garantirne l'efficienza e la sicurezza. Tra i lavori più grossi da fare, c'è già un finanziamento di 15 milioni di euro per la galleria di Segesta, ritenuta da tempo fra le più pericolose d'Europa. Attualmente per i lavori in corso su una carreggiata, questa galleria è percorribile solo in doppio senso direzione Palermo. Altro nodo importante per migliorare la viabilità e il trasporto in provincia di Trapani è il completamento della bretella Mazara - Marsala che chiuderebbe l'anello tra i due bracci autostradali. Un progetto avviato anche in questo caso da tanti anni e che ancora aspetta di essere appaltato. Una volta realizzata la bretella che dovrebbe congiungersi con lo scorcio veloce Marsala-Birgi si toglierebbe il traffico dai centri abitati rendendo la viabilità meno pericolosa e più efficiente. Porti - Con la riforma dei porti decisa dal Governo nazionale si è deciso di accorpare il porto di Trapani all'Autorità Portuale di Palermo, cosa che ha scatenato le polemiche del mondo politico e degli operatori portuali. In definitiva che ci sia o meno l'accorpamento dei due porti, è sicuro che bisognerà portare avanti diversi progetti che riguardano sia quello di Palermo che quello di Trapani e anche quello di Termini Imerese per la sua importanza strategica. Per Palermo ad esempio la riconversione dello scalo prevista dal testo del nuovo Piano regolatore è già in alto, si attende però il decreto di competenza dell'Assessorato regionale Territorio ed Ambiente, e la successiva approvazione finale da parte della Regione. Nella nuova programmazione del nuovo piano sono previsti bar, ristoranti ed aree dedicate all'attività sportiva all'interno dello scalo, per offrire agli utenti, ed in particolare ai passeggeri delle linee crocieristiche, servizi soddisfacenti ed adeguati e il restyling della stazione marittima e l'installazione di nuove passerelle per l'imbarco/sbarco dei passeggeri. Sono anche previsti un collegamento pedonale tra la stazione marittima ed il varco di via Emerico Amari e l'adiacente parcheggio, nonché l'installazione di nuove passerelle mobili per l'imbarco e sbarco dei passeggeri direttamente dall'interno della stazione marittima a bordo delle navi e viceversa. Per il porto di Termini Imerese è di fondamentale importanza fare i dragaggi dei fondali e si attende ancora l'opera fondamentale per l'area dell'interporto. Lo scalo inoltre ha il ruolo di principale piattaforma logistica, produttiva e di servizi metropolitani della Sicilia Occidentale, per questo è indispensabile la realizzazione di un autonomo ed efficiente collegamento tra i porti di Palermo, Termini e Trapani con un asse viario distinto da quello urbano ed efficiente. Il progetto preliminare esaminato in conferenza di servizi, è stato implementato per lo sviluppo del porto e del traffico delle "autostrade del mare": un collegamento stradale in galleria tra l'ambito portuale di Palermo e la circonvallazione di Palermo che costituisce la bretella di collegamento tra l'autostrada A29 PA - TP - Mazara del Vallo, al fine di drenare tutto il traffico pesante da e per il porto. Il costo stimato per l'opera nel progetto preliminare, ormai datato da oltre sette anni, ammonta complessivamente ad oltre 347 milioni di euro. Per quel che riguarda il porto di Trapani, è caratterizzato da un piano regolatore portuale obsoleto e inadeguato, quindi partendo proprio da questo si dovrebbero programmare interventi mirati alle infrastrutture e alle strumentazioni, oggi totalmente assenti. Tanti sono gli interventi da realizzare, dal dragaggio dei fondali, al completamento dei lavori della banchina Ronciglio. La vicenda della riforma dei porti e delle autorità portuali, in questa visione di sviluppo integrato dei due territori, potrebbe portare proprio ad una unica logica di rilancio dei due scali dell'Isola. Aeroporti - Per l'Aeroporto Falcone e Borsellino di Palermo, nel 2015, è stato sottoscritto con Enac e in seguito approvato, un piano di investimenti a cura della Gesap di circa 89 milioni di euro. In pratica si tratta di investimenti

-segue

strategici come quello per il completamento dell' ampliamento dell' aerostazione con il nuovo curb arrivi e la terza sala check-in. Ma servono altri finanziamenti, però, venti milioni di euro occorreranno per il rifacimento delle piste di decollo e atterraggio nonché degli adeguamenti antisismici previsti per legge e della realizzazione del nuovo varco ovest. L' aeroporto di Trapani Birgi è ormai fondamentale per l' economia del territorio trapanese . Lo scalo però soffre del fatto di affidarsi ad un unico operatore, Ryanair, che rappresenta il 90% dei collegamenti. Su Birgi ci sono diversi tratte internazionali e da questo dipende la sua importanza strategica per il turismo. Tra un po' scadrà l' accordo di co-marketing, e per evitare la fuga del vettore si dovrà arrivare ad un accordo tra gli Enti Locali, la Camera di Commercio e Ryanair affinché si impegnino in investimenti sia per i collegamenti che per il mantenimento dell' operatività che più volte in questo ultimo anno è stata sul punto di saltare a causa del mancato rispetto dell' accordo di co-marketing da parte dei comuni.