



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti (Il Mattino)**

Dai porti

Venezia:

"...Il 25 settembre torna la protesta per le grandi navi..."
(Il Nautilus, Ansa)

Genova:

"...Così cambiano gli equilibri in porto..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Alla festa si parla di porto..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Pronta la nuova banchina per le demolizioni navali..." (Il Tirreno)
"...I crocieristi affollano il centro storico..." (La Nazione)

Napoli:

"...Porto: si ferma l'autotrasporto Fai..." (Informazioni Marittime)

Messina:

"...Porto di Tremestieri: la REgioen chiede conferma dei pareri..."
(TempoStretto, Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Nessun rischio. Augusta sarà Port Authority..." (Giornale di Sicilia)
"...Confermate le risorse..." (La Sicilia)
"...Porto, siamo al terminal..." (Centonove)
"...Commerciale ma non troppo..." (Centonove)

Palermo:

"...Caos al porto, il Comune: "Cercate vie alternative"..."
(Giornale di Sicilia, larepubblica.it, LiveSicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

i paletti di Delrio scelta tra i curriculum dei candidati

Il risiko

Il ministero delle Infrastrutture
«Ivano Russo continuerà
a collaborare con il ministro»

Al ministero delle Infrastrutture non piacciono le candidature date per certe: sono tutte infondate a cominciare da quella di Ivano Russo a Napoli. Questo è quello che comunica l'ufficio stampa. Peccato, però, che in altre stanze dello stesso ministero, stanze che continuo a badì bene, il nome di Ivano Russo per Napoli si è fatto e, a quanto sembra, era il preferito tra quelli che circolano per assumere la presidenza dell'Autorità di sistema Portuale del Tirreno centrale. «Ogni nome che la stampa accredita in questo momento - precisa la nota romana - non può che essere frutto di ipotesi autonome, ma non di certo di scelte compiute o accreditate dal ministero». È questa la parte che lascia perplessi. In buona sostanza la nota dice che il ministro



Graziano Delrio, e i suoi uomini di fiducia, non hanno scelto ancora nessun presidente e tantomeno ne stanno parlando. Conosciamo benissimo la linearità dei comportamenti del ministro Graziano Delrio, ma immaginare che, a pochi giorni dalla chiusura del termine per presentare le manifestazioni di interes-

se, di nomi non si parla perché saranno tutti scelti esclusivamente badando al curriculum ci risulta quanto meno difficile. Di nomi si sta parlando eccome, e se ne sta parlando anche nelle stanze del ministero delle Infrastrutture.

E veniamo a Ivano Russo. Da Roma fanno sapere che il Consigliere del ministro non diventerà presidente perché continuerà a collaborare con il ministro per l'attuazione del piano strategico della portualità e della logistica. Prendiamo atto di questa precisazione, come prendiamo atto che spruzzi di veleni, dal porto di Napoli hanno raggiunto anche Roma. La guerra per bande che, fino ad oggi, ha bloccato lo scalo partenopeo, con tentacoli all'interno e all'esterno 

sta cercando in tutti i modi di influenzare la decisione di Delrio. La speranza, a cui ci aggrappiamo con forza, sta proprio nella caparbia degli uomini che, alla fine, un presidente al porto di Napoli dovranno pur darlo. E questi uomini sono proprio il ministro Graziano Delrio e il governatore della Campania, Vincenzo De Luca. La riforma ha le potenzialità per risollevare lo scalo partenopeo; gli uomini che devono attuarla, però, devono avere alle spalle il totale assenso del governo centrale e di quello regionale. Ogni forzatura di uno sull'altro sarebbe solo l'ennesimo velleitario tentativo di indirizzare una barca alla deriva.

Il Nautilus

Il 25 settembre torna la protesta a Venezia per le grandi navi



VENEZIA – Il movimento ‘No Grandi Navi – Laguna bene comune’ ha lanciato oggi, con una conferenza stampa, la nuova manifestazione di protesta contro il transito dei ‘giganti’ del mare in bacino San Marco, domenica 25 settembre prossimo. Il titolo dell’iniziativa sarà ‘Festa grande. 10 sì per Venezia’, non essendo quello delle crociere l’unico tema su cui vivrà la mobilitazione.

Il tutto si svolgerà sulla riva delle Zattere, davanti al canale della Giudecca, con inizio alle 15.30. Si tratta del grande canale lungo il quale continuano a transitare le grandi navi da crociera, non essendo stata ancora decisa la soluzione alternativa imposta dal decreto Clini-Passera. Sarà una festa sia sulle rive che sull’acqua, ha spiegato il portavoce Tommaso Cacciari.

Al centro del canale vi sarà una chiatta galleggiante sulla quale interverranno gruppi musicali, attori e scrittori. “Una manifestazione molto ampia anche riguardo ai temi – ha aggiunto Cacciari -, visto che, attorno al grande no alle navi in Laguna, si articola una serie di sì, da cui emerge un’altra idea di città solidale, sostenibile e vivibile”.

In vista del 25 settembre sono state organizzate alcune iniziative, come l’esposizione di un grande striscione di 9 metri per 3, alle Zattere, l’allestimento (il 10 settembre) di una ventina di bancarelle con materiale divulgativo tra Venezia, Mestre e Marghera, la presenza costante di attivisti nell’area della Mostra del Cinema, ed un’assemblea pubblica il 15 settembre in Pescheria a Rialto.

Altre tappe di avvicinamento sono costituite da una campagna social ‘Venezia che parla dai balconi’, lanciata 24 ore fa e che ha già registrato l’invio su Facebook di una quarantina di foto, riportanti l’esposizione di una bandiera su balconi privati.

Grandi navi: il 25 settembre torna la protesta a Venezia

Sulla riva delle Zattere, davanti al canale della Giudecca

31 agosto, 15:11



(ANSA) - VENEZIA, 31 AGO - Il movimento 'No Grandi Navi - Laguna bene comune' ha lanciato oggi, con una conferenza stampa, la nuova manifestazione di protesta contro il transito dei 'giganti' del mare in bacino San Marco, domenica 25 settembre prossimo. Il titolo dell'iniziativa sarà 'Festa grande. 10 sì per Venezia', non essendo quello delle crociere l'unico tema su cui vivrà la mobilitazione. Il tutto si svolgerà sulla riva delle Zattere, davanti al canale della Giudecca, con inizio alle 15.30. Si tratta del grande canale lungo il quale continuano a transitare le grandi navi da crociera, non essendo stata ancora decisa la soluzione alternativa imposta dal decreto Clini-Passera. Sarà una festa sia sulle rive che sull'acqua, ha spiegato il portavoce Tommaso Cacciari. Al centro del canale vi sarà una chiatta galleggiante sulla quale interverranno gruppi musicali, attori e scrittori. "Una manifestazione molto ampia anche riguardo ai temi - ha aggiunto Cacciari -, visto che, attorno al grande no alle navi in Laguna, si articola una serie di sì, da cui emerge un'altra idea di città solidale, sostenibile e vivibile". In vista del 25 settembre sono state organizzate alcune iniziative, come l'esposizione di un grande striscione di 9 metri per 3, alle Zattere, l'allestimento (il 10 settembre) di una ventina di bancarelle con materiale divulgativo tra Venezia, Mestre e Marghera, la presenza costante di attivisti nell'area della Mostra del Cinema, ed un'assemblea pubblica il 15 settembre in Pescheria a Rialto. Altre tappe di avvicinamento sono costituite da una campagna social 'Venezia che parla dai balconi', lanciata 24 ore fa e che ha già registrato l'invio su Facebook di una quarantina di foto, riportanti l'esposizione di una bandiera su balconi privati.

DANESI (PSA): «NESSUNO PRIMA DI NOI AVEVA MAI SCOMMESSE 250 MILIONI SU QUESTE BANCHINE»

Genova, così cambiano gli equilibri in porto

Sech, Spinelli, Vte, Messina: investimenti e nuovi soci per reggere la concorrenza mediterranea

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Quella mappa del porto di Genova che va dal Sech alla foce del Polcevera e arriva sino a Voltri e Prà, continua a cambiare.

I terminal subiscono l'onda lunga della crisi che sta colpendo il settore: sempre meno compagnie, navi sempre più grandi. E i nomi dei gruppi che oggi operano letteralmente sotto la Lanterna potrebbero cambiare messi sotto pressione dalle sfide economiche a cui far fronte. Non tutto però è negativo, perché per adeguarsi alla grande rivoluzione, a Genova non si erano mai visti così tanti investimenti: alcuni sono sulla carta, altri sono già programmati. Luigi Negri, come anticipato ieri dal *Secolo XIX*, è in trattativa con fondi di investimento internazionali che possano consentire al gruppo di sostenere gli sforzi finanziari per lo sviluppo del Sech, di Calata Bettolo e della nuova avven-

tura livornese sulla Piattaforma Europa. I nuovi partner potrebbero entrare «con una quota eventualmente fino al 50%, ma non oltre» puntualizza Negri. Un pensiero sul Sech - e forse qualcosa di più - lo aveva fatto anche Spinelli, a caccia di investimenti in queste settimane. Il gruppo guidato da Aldo e dal figlio Roberto continua a guardarsi attorno, forte dell'operazione condotta con il fondo inglese Icon a cui ha ceduto il 45%. Il Terminal peraltro va bene, i traffici girano in positivo e nei prossimi giorni (il 6-7 settembre) arriverà dal Canada anche il servizio di Hapag-Lloyd che porterà sulle banchine di Spinelli le navi da 240 metri di lunghezza con una capacità di 3.500 teu. Spinelli inoltre vuole investire anche nella logistica, dopo l'acquisizione delle aree di Campi.

Messina invece, dopo le due trattative non andate a buon fine, ha deciso di togliere l'attività terminalistica dal mercato: «Stiamo andando bene e con il nuovo amministratore delegato continuiamo il processo di efficientamento e svi-

luppiamo le attività per conto terzi che già portano risultati» spiega Ignazio Messina, a.d. del gruppo. «Una volta completato questo processo, non escludiamo nulla, ma ora siamo concentrati sugli investimenti». Al Terminal infatti entro l'anno avverrà un rinnovamento di parte dell'equipment, per un valore di circa 5 milioni di euro. Il vicino di casa, il Terminal San Giorgio, è invece appeso al filo della ristrutturazione che il gruppo Gavio vuole imprimere al settore logistica e da tempo girano voci di cessione.

Al Vte Gilberto Danesi, che guida le banchine date in concessione al gruppo Psa, vanta numeri record: tra lavori in banchina e nuove gru, il terminal ha previsto 250 milioni per adeguarsi al gigantismo. «Nella storia del porto di Genova un tale investimento da parte di un privato non c'era mai stato» spiega Danesi. I lavori sul piazzale dureranno un anno, mentre sulle banchine la parte più pesante è rappresentata dalle gru, ma presto partirà anche l'elettrificazione delle banchine, per un costo di oltre 7 milioni di euro.



Il terminal container Sech, nel bacino storico del porto genovese

Alla festa di Rifondazione si parla di porto

"Il ruolo dei porti nell'economia nazionale e territoriale": così si intitola il dibattito che la federazione di Rifondazione Comunista mette in agenda per stasera alla "festa comunista".

Appuntamento alle 21 al Circolo Arci Arena Astra per l'incontro, moderato da Mauro Zucchelli, cronista del Tirreno, che vedrà la partecipazione del sindaco Filippo Nogarini, del commissario dell'Authority Giuliano Gallanti, di Maurizio Colombai (Filt Cgil), di Nereo Marcucci (presidente nazionale di Confetra), Mario Sommariva (segretario generale Authority di Trieste), Francesco Renda (segretario Prc Livorno).

PORTO » L'ECONOMIA DEL MARE



Una fase dei lavori per le nuove banchine sul porto (foto Paolo Barlettani)

Pronta la nuova banchina per le demolizioni navali

A giorni avverrà la consegna ufficiale alla Piombino industrie marittime. All'inizio del 2017 via alle operazioni, ma la concorrenza asiatica si organizza

► PIOMBINO

Per la consegna della banchina alla Piombino industrie marittime, la società costituita la scorsa primavera dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova per lo smantellamento e il refitting delle grandi navi, è ormai questione di giorni. Probabilmente già la prossima settimana la nuova azienda si insedierà sul porto di Piombino, con l'obiettivo di avviare la propria attività all'inizio dell'anno prossimo.

L'area della Pim è di circa sette ettari, l'investimento previsto è intorno ai 13 milioni, con prospettive occupazionali, una volta a regime, per circa 200 lavoratori.

L'attività dovrebbe partire

con lo smantellamento di 18 navi militari della Marina (ma nel complesso il numero delle navi di cui è prevista la demolizione sono 38), per una commessa frutto di un accordo avviato ai tempi della Concordia, e sancita da impegni stabiliti nell'Accordo di programma e assunti dal ministero della Difesa.

«Fra l'altro non è detto - ha spiegato recentemente il commissario

Luciano Guerrieri - che Piombino industrie marittime si limiti alla demolizione delle navi. Potrà anche fare ristrutturazioni, addirittura, costruzione ex novo».

Intanto però nel business delle demolizioni, considerato interessante anche in Italia con

le nuove normative europee per il riciclaggio sicuro ed ecocompatibile, sono in molti a tentare un ingresso.

E le stesse società asiatiche (in India, Pakistan e Bangladesh si svolge con bassi costi l'80% delle demolizioni in strutture improvvisate, dove è scarsa la sicurezza dei lavoratori e il rispetto dell'ambiente) provano a organizzarsi cercando le necessarie certificazioni.

E' recentissimo a questo proposito il rilascio da parte di Rina Services del suo primo certificato ISO 38000:2009 e della relativa dichiarazione di conformità al cantiere indiano Shubh Arya Steel di Alang.

Si tratta di uno dei principali siti per la demolizione e il riciclo delle navi ad Alang e, secon-

do quanto riportato dal portale *The Medinograph* oltre ad aver stanziato importanti investimenti in infrastrutture per soddisfare i requisiti della convenzione Imo di Hong Kong per il riciclo sicuro e sostenibile delle navi, ha anche migliorato il proprio sistema di gestione in linea con gli standard Iso.

Piombino comunque ci prova: secondo un altro portale specializzato, stavolta nel mondo dell'acciaio, *Siderweb*, il cantiere Pim una volta terminati i lavori di realizzazione degli impianti, potrebbe essere certificato dall'Ue come un luogo nel quale poter smantellare anche le navi civili, e sarebbe l'unico porto in Italia a disporre di questa certificazione e uno dei pochi in Europa. (l.n.)

SUVERETO

IL TOUR CLASSICO DELLE CANTINE

SUVERETO È ORMAI DIVENTATO UNO DEI TOUR CLASSICI PER I CROCIERISTI CHE SBARCANO A LIVORNO (E A PIOMBINO) ANCHE PER IL GIRO DELLE CANTINE E DEI GRANDI VINI

I crocieristi affollano il centro storico Funziona il connubio vino-territorio

Ormai il borgo si è guadagnato uno spazio importante nel settore

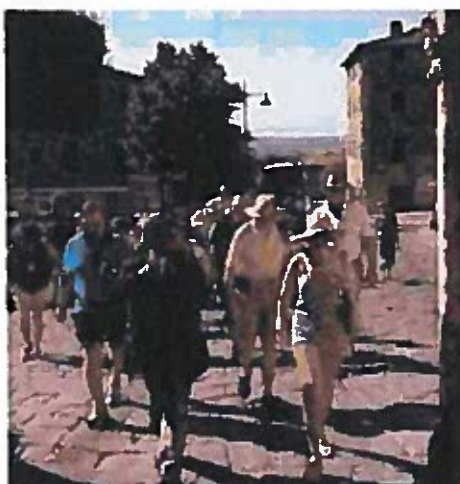
NON SI esaurisce il flusso dei crocieristi che scelgono di visitare Suvereto. La foto è di questi giorni (sabato 27) con i turisti che entrano dalla porta medievale del paese, uno dei più ricchi di storia della Val di Cornia. Suvereto è ormai diventato uno dei tour per i crocieristi che sbarcano a Livorno anche per il giro delle cantine e dei grandi vini. E oltre al porto di Livorno il flusso del turismo delle navi da crociera sta interessando anche Piombino. Quest'anno sono cinque, le navi da crociera pro-

GLI ARRIVI

A settembre previste nuove navi al porto di Piombino

viste. La prima è stata il 30 giugno «Le Ponant», una piccola nave da crociera con cabine esclusive. Poi due nel mese di settembre: il 19 «Serenas» (195 metri per 680 passeggeri) e il 26 «Crystal Symphony» (238 metri di lunghezza per 922 passeggeri).

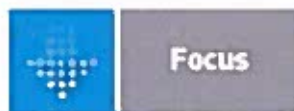
IL PRIMO ottobre arriva il «Berlin», una nave lunga 126 metri per 456 passeggeri, non è certo considerata un «gigante del mare», e l'11 ottobre torna «Le Ponant». Dopo il primo sbarco dello scorso anno, si aspettavano più attraccate, ma è pur vero che l'intero sistema portuale non è ancora com-



LE GITE I turisti appena scesi dal pullman varcano la porta medievale del centro storico di Suvereto

pletato.

LO SCORSO ANNO il 28 agosto c'è stato lo sbarco della prima crociera al porto di Piombino e debutto della nave «Saga Pearl II» proveniente da Minorca con 500 passeggeri a bordo, quasi tutti inglesi è stato positivo. I turisti hanno messo in moto un sistema che ha dato lavoro a circa 40 persone direttamente, tra guide, autisti dei bus e personale del porto. Senza contare il maggiore afflusso nei locali del territorio e nei musei. In particolare sono già una certezza le visite guidate alle cantine di Bolgheri e Suvereto. Oltre a que-



Un incremento per la bassa stagione

La stagione delle crociere si allunga anche verso ottobre fornendo un contributo al movimento turistico nei mesi meno frequentati. Un elemento da non sottovalutare per il comparto.

sto ci sono i Parchi della Val di Cornia con le antiche miniere di Campiglia e la necropoli Etrusca di Populonia e Baratti, Piombino poi con piazza Bovio, il Castello, il Rivellino e il Museo Etrusco, può avere un suo ruolo. Nella prossima stagione attendo un numero di approdi a Piombino ancora maggiore, ma già ora la Val di Cornia beneficia del flusso in arrivo da Livorno. La maggior parte di questi turisti dell'Europa del nord e degli Stati Uniti sono attirati dai grandi vini di Bolgheri e anche dai vini e prodotti di Suvereto che ha tra l'altro anche un bel centro storico da visitare.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, si ferma l'autotrasporto Fai

Anche gli autisti devono lavorare il giusto e riposare, almeno un po'. È questo il senso della protesta degli autotrasportatori del Fai-Contrasporto del porto di Napoli che da domani, fino al 3 settembre, interromperanno le attività di consegna e ritiro dai terminal.

Troppi i tempi di attesa che portano i camionisti a sfiorare le “condizioni di sicurezza del personale viaggiante” stabilite dalle norme europee (reg. Ue 561/2006) e che ora vanno ripristinate. «Vogliamo terminal che funzionano come nel resto d'Europa. Sappiamo degli investimenti futuri di Terminal Flavio Gioia e Conateco, ma nel frattempo ci devono dare la possibilità di lavorare nella normalità, altrimenti saremmo costretti a fermi periodici per far recuperare le ore di lavoro perse in coda», spiega **Ciro Russo**, segretario regionale Fai. «Non ci sono - continua - solo le esigenze di navi e operatori ma anche delle persone, autisti che attendono tempi biblici per terminare le loro attività in questo porto. Così siamo costretti a rimodulare, come in un fermo impianto, le ore di lavoro». La normativa europea, infatti, prevede dei parametri orari fissi e inderogabili del lavoro mensile e bimestrale. La sospensione è riferita solo alle attività di consegna e ritiro ai terminal per i giorni dal primo al 3 settembre, restando invariate il resto delle operazioni di trasporto. In relazione al traffico container il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Napoli ha diramato oggi un'ordinanza con la quale «a decorrere dalle ore 7 dell'1 settembre 2016, per una durata presunta di giorni 15 e comunque fino al termine dell'esigenza (lavori cittadini sull'adiacente via Reggia di Portici, ndr.), il varco S. Erasmo resterà chiuso al traffico veicolare. Per l'uscita dall'ambito portuale i veicoli trasportanti container vuoti utilizzeranno in alternativa il varco Bausan secondo i percorsi indicati dalla segnaletica predisposta dall'Autorità portuale»

P. Bo.



politica

Porto di Tremestieri, la Regione chiede conferma dei pareri. A fine settembre il responso definitivo

Il progetto definitivo del porto di Tremestieri è stato inviato alla Regione lo scorso 18 luglio e, da Palermo, erano arrivate rassicurazioni sulla sua approvazione in tempi brevissimi. La relazione è stata predisposta dall'ing. capo del Genio Civile, Leonardo Santoro, il 9 agosto; oggi, finalmente, la riunione della Commissione regionale dei lavori pubblici. Per ottenere il parere definitivo, però, passerà ancora un mese. I motivi li spiega proprio Santoro. "Si è molto dibattuto sulle criticità del sito, per la batimetria e la presenza di torrenti. Ma avevo già chiesto delle migliorie e l'impresa ha introdotto elementi di mitigazione del rischio come vasche di calma e deviazioni meno invasive sui torrenti. A quel punto, come dirigente del Genio Civile, ho espresso parere favorevole". Problemi risolti, quindi, ma è necessario riconvocare la conferenza dei servizi. "L'ing. Di Sarcina, in qualità di responsabile unico del procedimento - prosegue Santoro -, deve inviare gli elaborati modificati a tutti gli enti che avevano espresso parere positivo nella conferenza dei servizi del dicembre scorso, al fine di confermare quei pareri. Nel momento in cui lo farà, forse già lunedì, la Commissione regionale lavori pubblici convocherà una nuova conferenza dei servizi, gli enti interessati avranno 15 giorni di tempo per confermare il proprio parere, e una nuova seduta durante la quale potrà arrivare l'approvazione definitiva". In pratica, quando il progetto definitivo potrà finalmente essere approvato? "Ritengo a fine settembre - conclude Santoro -. In Commissione era presente anche il segretario generale dell'Autorità Portuale, Francesco Di Sarcina. "Spiace che si debbano ridare pareri già espressi - dice - e che questo faccia slittare almeno di una ventina di giorni da oggi l'approvazione definitiva. In ogni caso, ora il clima è positivo e la strada sembra in discesa". Nel frattempo, è attesa la prossima settimana l'ufficializzazione dell'ultima fonte di finanziamento statale, quella da 6 milioni e mezzo, proveniente dal Provveditorato Opere Pubbliche. Una volta ottenuta e approvato il progetto definitivo, la Regione dovrà decretare anche la sua tranche di finanziamento, da 16 milioni. Completato anche quest'ultimo passaggio, si potrà finalmente procedere alla firma sul contratto d'appalto con la Coedmar, impresa vincitrice dell'appalto. Serviranno ancora quattro mesi per la redazione e l'approvazione del progetto esecutivo ma, contemporaneamente, i lavori potranno finalmente iniziare col dragaggio preventivo di tutta l'area a sud del porto attuale. L'obiettivo è quello di spendere la prima tranche dei finanziamenti statali, 7 milioni, entro il 31 dicembre, viceversa c'è il rischio di perderli. Il Governo, comunque, ha garantito che, anche in questa eventualità negativa, riassegnerà i fondi. (Marco Ipsale)

La Commissione Lavori pubblici sollecita tutti gli enti a fornire **autorizzazioni** già da tempo rilasciate e valide

Tremestieri, la Regione richiede... i pareri positivi

L'ultima puntata, si spera, per il progetto del porto. Entro 20 giorni la maxi conferenza conclusiva

Alessandro Tumino Trascorreranno una ventina di giorni per giungere al pronunciamento della Regione Siciliana sul progetto per la costruzione del porto di Tremestieri: opera da 72 milioni di euro, bandita nel 2010 dal sindaco di Messina con i poteri speciali della Protezione civile e dalla Regione stessa co-finanziata.

Sei anni già passati per un iter così urgente, dal bando ai cantieri, costituiscono comunque uno scandalo. È un'infinità di tempo considerando che si trattava dell'opera voluta dallo Stato per risolvere finalmente l'emergenza Tir.

Quella sola certezza iniziale -tutto si decide tra 20 giorni - è l'unica previsione possibile dopo la prima seduta che la Commissione regionale dei Lavori pubblici ha tenuto ieri sul progetto del porto. Sott'esame gli elaborati con cui la società Coedmar si è aggiudicata nel 2013 l'appalto per la progettazione e la realizzazione delle nuove invasature ed aree di stoccaggio e accumulo del Tir.

Ovvero per l'opera che deve riportare la qualità della vita in quelle strade ancora sottoposte alla servitù di passaggio del Tir a causa della fragilità degli approdi in uso dal 2006. Che per alcuni periodi dell'anno

vengono chiusi in tutto o in parte per gli insabbiamenti, i dragaggi, i ritardi.

Ma torniamo al "venti giorni" e spieghiamo perché sarà questo, e non di più, l'ultimo periodo d'attesa. Ieri la Commissione regionale lavori pubblici, composta da 15 professionisti e presieduta dall'ing. Vincenzo Palizzolo, dirigente del dipartimento Infrastrutture, si è confrontata con la "delegazione" delle due Istituzioni di Messina: il segretario generale dell'**Autorità portuale**, l'ing. Francesco Di Sarcina, presente sempre (va ricordato) quale responsabile del procedimento nominato e confermato dai prefetti e sindaci, e l'assessore comunale alle Infrastrutture della giunta Accorinti, l'ing. Sergio De Cola. Sia Di Sarcina che uno dei tre componenti messinesi dell'organo regionale, ovvero l'ingegnere capo del Genio civile, Leonardo Santoro, al quale per la sua qualifica era già toccata la relazione istruttoria sul progetto, hanno riassunto alcuni aspetti chiave. Passaggi del cammino dei pareri necessari al progetto Coedmar per approdare alla firma del contratto e quindi allo stadio di progetto "esecutivo e

- segue

cantierabile". Un cammino che sembrava finito nel dicembre 2015, in virtù della Conferenza dei servizi di Messina. Già prima, peraltro, il ministero dell' Ambiente aveva concesso al progetto la favorevole Via, Valutazione d' impatto ambientale, relativa al sito pur difficile di Tremestieri.

Poi erano arrivati tutti gli altri pareri favorevoli: una decina tra dipartimenti regionali, comunali, Soprintendenza ai beni ambientali, Forestale, lo stesso Genio civile di Messina. Quel Genio civile guidato dall' ing.

Santoro che da ultimo ha richiesto e ottenuto ulteriori migliorie idrauliche in relazione ai tre torrenti le cui foci sono interessate dall' area portuale.

Ebbene, proprio con riferimento a tutti questi pareri, la Commissione regionale lavori pubblici ha chiesto al "rup" Di Sarcina di... richiedere formalmente a tutti i singoli enti di trasmetterli alla Commissione stessa. L' Italia, si sa, è la terra del sommo diritto, e quindi, siccome la Commissione è stata sin qui estranea all' iter, esercita così il suo diritto di richiedere ed acquisire i pareri che ci sono già.

Benché tali pareri siano chiaramente "in corso di validità", teoricamente, qualcuno tra gli enti potrebbe aver cambiato opinione o voler inviare un' integrazione. Intanto, oggi o domani al massimo la Regione convocherà e coordinerà a Palermo, con termine di 15 giorni, una conferenza dei servizi conclusiva. Saranno invitati tutti gli enti ed uffici che hanno già espresso il parere favorevole, ed il progetto dovrebbe incassare il placet della Commissione regionale lavori pubblici. Tutto il resto non è... nola ma dovrebbe essere la firma del contratto e quindi il termine estremo, di 70 giorni, perché l' impresa esegua i calcoli di dettaglio.

Ipotesi alternative è davvero difficile pensarle, considerato che si tratta di un progetto vincitore di gara su cui il ministero dell' Ambiente si è espresso favorevolmente. Ma, siccome, tutto è possibile, non resta che incrociare le dita pensando all' unica cosa che conta, e che dal 2010 è contata zero: l' interesse generale della città di Messina.³

ALESSANDRO TUMINO

«Nessun rischio, Augusta sarà Port Authority»

«Non c'è alcun pericolo per i fondi per il porto commerciale». Lo ha confermato il ministro Delrio al deputato Amoddio IN BREVE

Il deputato Sofia Amoddio, su richiesta del circolo di Augusta, ha incontrato il rappresentante del Governo Renzi in occasione della festa dell' Unità che si sta svolgendo a Catania.

Cettina Saraceno OOO Nessun rischio per i fondi per il completamento del porto commerciale di Augusta, che rimane la sede dell' **Autorità** di sistema **portuale** della Sicilia orientale in quanto porto core e anche considerato che nessuna richiesta di una diversa collocazione della sede (Catania) è arrivata da parte del Regione.

Sono queste le risposte chiare che il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio ha fornito nei giorni scorsi alla deputata nazionale del Pd, Sofia Amoddio che, su richiesta del circolo di Augusta, ha incontrato il rappresentante del Governo Renzi in occasione del festival dell' Unità che si sta svolgendo a Catania.

Al ministro, che ha dato la sua disponibilità a presenziare ad un incontro ad Augusta con la **portualità** della Sicilia orientale dopo la nomina dei presidenti delle autorità **portuali** che dovrebbe arrivare entro fine mese, la parlamentare aveva chiesto ulteriori chiarimenti in particolare sul mantenimento, ad Augusta, della sede dell' **Autorità** di sistema.

«Le risposte del ministro sono state nette e senza equivoci -ha fatto sapere Amoddio- La sede della Port Authority secondo i criteri previsti dalla legge sarà Augusta perché porto core. Un' eventuale diversa localizzazione, se adeguatamente motivata potrebbe aversi, qualora non in contrasto con le linee guida della riforma, solo su richiesta della Regione. Richiesta che allo stato non è stata avanzata».

Inoltre non solo non sono a rischio i fondi - 145 milioni tra fondi europei, fondi propri dell' **Autorità portuale** e altri dello Stato- di cui buona parte già spesi e comunque tutti già aggiudicati per realizzare il terminale container e allagare i piazzali ma «sono addirittura sovrabbondanti rispetto alle necessità dello scalo. Quanto dichiarato da Delrio - ha proseguito il parlamentare nazionale- pone fine al chiacchiericcio in ordine ad una diversa sede dell' **Autorità portuale** della Sicilia orientale. È opportuno che tutti assumano atteggiamenti responsabili ed utili affinché questa fase delicata dell' epocale riforma dei porti avvenga senza falsi allarmi, né isterismi, confidando nella serietà del ministro e nel processo politico in corso che vede, finalmente, il governo affrontare i temi più spinosi del paese, a lungo ignorati, per -ha concluso avviare l' Italia verso una stagione di modernizzazione e di riforme essenziali ed efficaci».

Ai primi di agosto era stato l' altro parlamentare nazionale del Pd, Pippo Zappulla ad aver presentato un' interrogazione urgente al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio sollevando la questione del rischio della perdita dei fondi per il porto, secondo cui la commissione europea Trasporti e porti aveva sollevato al ministero problemi sulla reale produttività dei progetti chiedendo al Governo di sospendere i lavori. (*CESA*) IN BREVE.

«Porto di Augusta risorse confermate»

«Il ministro Delrio mi ha assicurato che non sono a rischio le risorse finanziarie disponibili per i lavori al porto di Augusta, anzi, sono addirittura sovrabbondanti rispetto alle necessità dello scalo».

A fugare i dubbi e le paure diffusi nelle scorse settimane, è la parlamentare del Pd, Sofia Amoddio, la quale ha incontrato il ministro per le Infrastrutture, alla Festa dell' Unità di Catania.

Il colloquio fra la parlamentare siracusana e l' uomo forte del governo Renzi, ha avuto un altro risvolto positivo in chiave futura. «Delrio, si è dichiarato disponibile a partecipare a un incontro con la portualità della Sicilia orientale, ad Augusta, subito dopo la nomina dei presidenti delle Autorità portuali che avverrà entro fine mese».

Amoddio è stata sollecitata dal circolo del Pd di Augusta per dissipare voci e timori: «Ho incontrato Delrio per parlare di Port Authority - dice - e le risposte del ministro sono state nette e senza equivoci di sorta.

A partire dal fatto che la sede della Port authority della Sicilia orientale è Augusta, in quanto porto Core. E ciò pone fine al chiacchiericcio su una diversa sede».

«Inoltre, il ministro mi ha assicurato che non ci sono problemi sui fondi. E' opportuno, quindi che tutti assumano atteggiamenti responsabili e utili affinché in questa fase delicata ed epocale di riforma dei porti, l' iter avvenga senza falsi allarmi né isterismi».

Per Amoddio gli investimenti futuri sono fondamentali: «Nessun dubbio - dice - è necessario un investimento infrastrutturale che permetta di svolgere il ruolo di porto core e di centro di coordinamento nell' area mediterranea. Andrebbe sviluppata la cantieristica navale perché Augusta ha tutti i pre - requisiti per lo sviluppo delle attività di recupero e di produzione».

Insomma, Sofia Amoddio è fiduciosa. «Confido - dice - nella serietà del ministro e nel processo politico in corso che vede il governo affrontare i temi più spinosi del Paese, a lungo ignorati, per avviare l' Italia verso una stagione di modernizzazione».

LINO DI TOMMASO.

Porto di Augusta, siamo al terminal

Delrio intima il fermo su richiesta della Commissione europea, dichiarandosi pronto ad affrontare l'eventuale contenzioso con le aziende esecutrici dei lavori. La richiesta legata al volume del traffico dei containers provenienti dal canale di Suez

AUGUSTA. Il ministro Graziano Delrio ha chiesto al commissario dell'Autorità portuale di Augusta Antonio Donato la sospensione immediata dei lavori di ampliamento del porto megarese.

La notizia è venuta fuori dopo un incontro con il commissario Donato e il segretario provinciale della Filt Cgil, Vera Uccello. Si tratta di progetti correlati e già avviati per il completamento del terminal hub per la movimentazione dei containers.

L'annuncio è arrivato come un fulmine a ciel sereno e ha messo in allarme i sindacati dei lavoratori e gli operatori portuali preoccupati per lo sviluppo del sito portuale di Augusta. Il Ministro dei Trasporti avrebbe intimato il fermo dei lavori su richiesta della Commissione europea che sono ancora nella fase iniziale, dichiarandosi pronto ad affrontare l'eventuale spesa di contenzioso con le aziende esecutrici dei lavori.

Lavori sovradimensionati Il motivo ufficiale, secondo le prime indiscrezioni trapelate dal Ministero delle Infrastrutture, sarebbe legato al volume del traffico di containers provenienti dal canale di Suez, dove la Commissione europea avrebbe posto dei seri dubbi e perplessità sulla reale esigenza dei lavori per una riflessa e dubbia produttività del sito una volta in funzione. Si tratta di diversi progetti unificati per i lavori necessari al completamento del porto containers con l'ampliamento delle banchine del porto commerciale di Augusta, cofinanziati con le risorse dell'Autorità portuale, con fondi Pon della Comunità europea e con finanziamenti del ministero dei Trasporti. Intanto, il parlamentare nazionale Pippo Zappulla ha presentato un'interrogazione al Ministro dei Trasporti per sapere i motivi di questa grave e anomala richiesta.

Così i progetti Sono i progetti interessati all'intervento dell'Europa che includono il primo, il secondo e il terzo stralcio del programma dei lavori suddivisi in sedici mini-fasi, nell'ambito del progetto generale esecutivo di fusione e integrazione del I° e del II° stralcio per la realizzazione delle banchine containers, per una somma totale che sia aggira intorno ai duecento milioni di euro. In sintesi, si tratta dell'abbassamento dei fondali e la creazione di spazi antistanti e retrostanti per l'altracco delle navi containers, sia a terra sia a mare in terrapieno. Area su cui saranno realizzati nei vari stralci e nell'ampliamento definitivo e unificato circa 116.000 metri quadrati nel totale e un avanzamento delle banchine verso lo specchio

- segue

acquedotto della rada portuale, oltre alle sovrastrutture, di 130 metri lineari di opere di contenimento.

Intanto, come ha confermato in maniera piuttosto cauta il commissario Antonio Donato, tra pochi giorni è previsto un incontro tecnico a Roma alla presenza della Commissione europea, del Ministro dei trasporti Graziano Delrio, dei tecnici, i consulenti incaricati e dello stesso commissario dell'Autorità portuale per chiarire le tematiche dei problemi insorti e gli eventuali sviluppi. Ma Donato non ha nascosto le preoccupazioni che tutto ciò possa tradursi in una strategia in danno all'unico porto Core della Sicilia e in posizione strategica e focale per lo sviluppo dell'intera Isola. Esito atteso con ansia dai sindacati dei lavoratori, così come dagli operatori portuali di Augusta.

Per gli aspetti di un potenziale sviluppo del comparto commerciale, occorre chiarire che il porto di Augusta ha già perduto nel passato più di un'occasione per la movimentazione dei containers.

Le grosse compagnie di navigazione, tra cui i cinesi che scelsero Malta e Mietta in Egitto, mentre in Italia si appoggiarono a Gioia Tauro, hanno scartato più volte il sito portuale di Augusta. Il problema nasce dalla logistica e dall'ubicazione delle banchine. Il limitato pescaggio e la condizione in cui si trovavano allora gli approdi del porto commerciale, stretto tra il lungo costone denominato "Pisone", impraticabile, il parco dell'Hangar, la fascia a protezione speciale, il fiume Mulinello, l'area archeologica e le storiche saline, tutte zone protette a terra, mentre a mare insistono e intralciano l'evoluzione delle navi, i forti Garsia e Vittoria, quindi sbocchi limitati per sviluppare in maniera esponenziale l'attività dei containers.

Ampliamento banchine L'attuale ampliamento delle banchine per il porto containers è stato progettato attraverso il riempimento del mare per mezzo di casse di colmata e di un terrapieno in tout-venant (pietrame di cava) e la pavimentazione delle banchine in conglomerato cementizio, sottraendo però spazio al mare, proprio perché non c'è altra soluzione di spazio nel dintorno a terra. Insomma, una chiara forzatura alla progettazione con notevoli investimenti, per rimanere alla fine imbottigliati in un angolo cieco. Progetto da sempre fortemente contestato da Legambiente con dettagliati ricorsi e denunce, ma alla fine ha vinto sempre il più forte, il potere politico pro-tempore.

CONCETTO ALOTA

LA SCHEDA

Commerciale ma non troppo

AUGUSTA. Il porto commerciale di Augusta fu pensato e progettato sul finire degli Anni Settanta mentre i lavori iniziarono nel 1981. Nato per esigenze di natura "politico - clientelare", con una progettazione collaborativa mista pubblico - privato, dove la finalità dell' interesse da spartire non era una necessità di sviluppo verso la comunità ma solo delle parti in causa.

Insomma, non è stato fortunato fin dall' inizio. Rimasto inoperoso e sotto -sfruttato per la mancanza del mercato e condizionato dall' economia ridotta che faceva riferimento al porto di Catania, a sua volta attrezzato e con un bacino d' utenza variegato per quantità di merci da spedire e in arrivo che riusciva a soddisfare le esigenze di mezza Sicilia; nella realtà pratica è stato un fallimento.

Una cattedrale nel deserto e un progetto di sviluppo superato.

Tematiche queste che vennero fuori anche durante le fasi del provvedimento di riordino dei porti dello scorso anno, quando il governo italiano si preparava per la previsione in Sicilia di due sole Autorità di Sistema Portuale, una per i porti di Palermo e di Trapani con sede a Palermo e l' altra per i porti di Augusta, Catania e Messina con sede da definire. A rigore di logica, Augusta non sarebbe stata in

gioco sulla nuova condizione portuale. La sua esclusione era dettata da una situazione principe, ma la politica ha giocato d' astuzia: è classificato un porto a vocazione petrolifera. È il secondo sito portuale in Italia dopo Trieste, con una movimentazione del 98% del traffico di rinfuse liquide, petrolio, benzine, gasolio, e solamente il 3% circa di quelle solide. Questo lo escludeva tecnicamente a priori nei confronti di Messina e Catania.

Dai dati emergeva chiaramente che le dimensioni dei traffici delle rinfuse solide si riferiscono al solo blocco del "Porto commerciale di Augusta", cioè alle banchine. La parte del porto dove sono movimentati i carichi secchi.

Questo dimostra come il numero delle navi che vi operano rappresenta mediamente appena il 4% oscillante sul totale delle navi che scalano il porto e la quantità delle merci movimentate è il 3% circa del totale, l' equivalente di appena quattro o cinque navi che sbarcano e imbarcano greggio, prodotti chimici, idrocarburi e gas liquido. L' aggravante che il traffico delle merci liquide, quindi, è la sola condizione che fa il volume generale dell' intero sito portuale. I pontili delle industrie sono peraltro in

- segue

autonomia funzionale e in concessione demaniale, cioè svincolati dalla capacità manageriale o meno dell' **Autorità** portuale, dove sono le multinazionali della chimica e della raffinazione che dirigono gli affari e non altri, compreso la chiusura degli impianti improduttivi, quindi i soli a governare e a dirigere il traffico portuale di riferimento e il destino dell' intera economia della rada di Augusta. Secondo la statistica dei periodi scorsi il traffico delle rinfuse solide non è mai cresciuto più di tanto in tutti gli anni di gestione da parte dell' **Autorità Portuale** di Augusta, a parte lo zolfo che è solido ma è prodotto dalle raffinerie, compreso il programma a regime per la movimentazione dei containers che rimane ancora in favore di altri porti del Mediterraneo. Mentre rimane sotto l' attenzione di porto militare strategico sia italiano, sia della Nato e in particolare degli americani che hanno con l' avvento dell' Isis potenziare le infrastrutture di riferimento e il traffico del naviglio da guerra in collegamento con la base aerea di Sigonella. C. A.

L' APPELLO. In un comunicato l' amministrazione invita i cittadini ad evitare via Crispi.
Cannatella: «Dovranno imbarcarsi circa ottomila passeggeri e tremila auto»

Caos al porto, il Comune: «Cercate vie alternative»

OOO Non imboccate quella strada.

Il comunicato del Comune, d' intesa con l' **Autorità portuale**, è perentorio. E cerca di informare gli automobilisti a evitare la via Francesco Crispi dalle 18 alle 22.30. Il motivo «Visto il grande afflusso di automezzi, dovuto al rientro dei turisti per le vacanze».

La questione è nota: fra lavori per l' anello ferroviario, controlli di polizia, l' arrivo (ieri) di una nave con 1300 migranti che dovrebbe ripartire oggi, i croceristi e le persone che rientrano a casa dopo le vacanze in quella fetta di città di scatenerà una specie di bolgia infernale.

«Abbiamo 8 mila passeggeri e 3 mila auto che dovranno imbarcarsi - spiega il presidente dell' **Autorità portuale**, **Vincenzo Cannatella** -. Avevo chiesto di sospendere il cantiere, ma non è stato possibile.

Il risultato è che confidiamo nel buon senso di tutti per evitare ingorghi». Insomma, si tentano tutte le strade per tentare di alleggerire la pressione su via Crispi. «Anche perché - conclude **Cannatella** - la situazione più o meno permarrà in queste condizioni sino al 10 settembre».

Intanto, crescono le proteste per la situazione dei cantieri in città. Ragione che ha indotto la presidente di Confcommercio **Palermo**, Patrizia Di Dio, a chiedere un incontro urgente ai vertici di Rfi, a Tecnis e al vice sindaco Emilio Arcuri.

«Da oltre un anno - ricorda Di Dio - chiediamo tempi certi e la possibilità di prevedere indennizzi in favore degli esercenti che si trovano in prossimità di questi cantieri. Ci sembra che ad oggi nessuna di queste richieste abbia Oltre alle auto e ai passeggeri oggi sono attesi al porto anche migliaia di croceristi trovato accoglimento. Chiediamo il rispetto di coloro che vedono calpestati i propri diritti di fare impresa e che versano in una preoccupante e grave situazione».

Dai cantieri aperti a quelli chiusi. Il Coime ha infatti concluso la messa in sicurezza del viadotto dello svincolo Brasa/Ernesto Basile. Si tratta di interventi sulle superfici di calcestruzzo e sulle armature metalliche del viadotto per eliminare il danno provocato dalle infiltrazioni di acqua.

«È stato un intervento di manutenzione necessario a prevenire ulteriori degradi e a prolungare la vita dei manufatti stradali - ha spiegato Arcuri -. La limitazione del traffico e i disagi conseguenti l' effettuazione dei lavori sono stati il piccolo prezzo da pagare per garantire la sicurezza della città confermando ancora una volta che cura e manutenzione della città diventano, ogni giorno, sempre più regola e non eccezione».

Controesodo, il Comune di Palermo ai cittadini: "Domani evitate via Crispi dalle 18 alle 22,30"

Allarme per il grande afflusso previsto al porto per il rientro dei turisti dalle vacanze

"Visto il grande afflusso di automezzi, dovuto al rientro dei turisti per le vacanze, previsto per domani al porto di Palermo, l'amministrazione comunale, in accordo con l'autorità Portuale, consiglia ai cittadini e agli automobilisti di utilizzare strade alternative a via Francesco Crispi dalle 18 alle 22.30". E' quanto si legge in una nota del Comune.

Controesodo e code al porto Il Comune: "Evitare via Crispi"

"Spariti i soldi dei lavoratori" Formazione, è la guerra dei Tfr

PALERMO - Il primo settembre sarà una giornata da bollino rosso per il traffico in via Francesco Crispi. E il Comune di Palermo consiglia agli automobilisti con una nota di evitare il primo settembre di percorrere l'arteria che costeggia il porto del capoluogo siciliano. "Visto il grande afflusso di automezzi - si legge nel comunicato di Palazzo delle Aquile -, dovuto al rientro dei turisti per le vacanze, previsto per il 1 settembre al porto di Palermo, l'amministrazione comunale, in accordo con l'autorità Portuale, consiglia ai cittadini e agli automobilisti di utilizzare strade alternative a via Francesco Crispi dalle ore 18.00 alle ore 22.30". share Mercoledì 31 Agosto 2016 - 18:09 !—

PESCA. Sarà adeguato alle attuali esigenze e sarà off limit per i pescatori. Le opere erano bloccate da 7 anni

Malfa, al via i lavori nel porticciolo

O OO Al via i lavori per la riqualificazione e l' adeguamento delle opere foranee delle banchine dello scalo d' alaggio e dei fondali e dell' approdo di Punta Galera a Malfa. Sono eseguiti dalla ditta Scuttari di Chioggia e sono stati finanziati dall' assessorato regionale ai Lavori pubblici.

Il comandante di porto dell' Ufficio Circondariale Marittimo di Lipari, Paolo Margadonna, ha emesso una ordinanza per vietare qualsiasi operazione nell' area portuale interessata dai lavori. Più volte per l' incompiuta che si è trascinata per diversi anni hanno protestato gli isolani. E soprattutto i pescatori che sono stati più volte anche in stato di agitazione. «Colpa dei lavori di riqualificazione del porto - dice Bartolo Taranto - che sono stati bloccati da sette anni, sia per i notevoli contenziosi amministrativi e anche per l' inchiesta giudiziaria».

La giunta Longhitano aveva anche invitato i proprietari di imbarcazioni e materiali da pesca a spostarli dall' area portuale. Cinque pescatori che erano rimasti, con le reti in mano, avevano lamentato i notevoli sacrifici per continuare il loro mestiere non potendo spostarsi su Santa Marina e Rinella. Il porto di

Malfa, dopo l' avviso che era stato posto dalla Guardia costiera, alla luce della riunione che si era tenuta alla Regione, non è stato utilizzato neanche dai diportisti e da chi è abituato a svolgere altre attività legate al mare. Il sindaco Salvatore Longhitano aveva anche richiesto alla Regione due gazebo che serviranno per la vendita del pescato. Alla Regione ha già richiesto un finanziamento di un milione di euro per mettere in sicurezza il costone a rischio della spiaggia di Pollara, tanto cara a Massimo Troisi che girò il film «Il Postino» e si punta anche all' imbonimento. La spiaggia difatti per il rischio caduta massi è off-limits, ma in questa estate è stata sempre frequentata dai turisti e nello specchio di mare anche dai diportisti. Numerosi sono stati i verbali della guardia costiera. Malfa è uno dei tre Comuni di Salina ed è l' unico che non è collegato con aliscafi e traghetti a differenza di Santa Marina Salina e Rinella (Leni). Negli anni passati più volte si era tentato di realizzare un porto anche commerciale ma le mareggiate lo hanno sempre spazzato via. La zona portuale difatti è esposta ai venti e nel periodo invernale la furia dei marosi ha sempre creato danni all' opera portuale. (*BL*)

Informazioni Marittime

Porto di Koper, crescono fatturato e investimenti

Oltre ad un **traffico mercantile da record (+6%)**, l'Authority del porto di Koper, in Slovenia, ha registrato nei primi sei mesi del 2016 anche dati finanziari tutti di segno positivo. Il fatturato ha raggiunto 102 milioni di euro con un incremento dell'11% cento rispetto al periodo precedente. L'Ebit è di 28,1 milioni (+17%), mentre l'Ebitda si attesta a 41,4 milioni di euro, in aumento del 10% nei confronti del primo semestre dello scorso anno. L'utile netto di Luka Koper Group è di 23,7 milioni, il 21% in più rispetto al periodo gennaio-giugno del 2015.

Durante la prima metà del 2016 nel Luka Koper sono stati investiti 27,9 milioni di euro in infrastrutture e attrezzature. Tra le opere, la costruzione di tre cisterne per liquidi, il completamento di nuovi binari e un ponte ferroviario per il terminal container e le aree di stoccaggio per le vetture nella parte anteriore del Pier II. Inoltre, è iniziata la costruzione di nuove stazioni di carico per i camion e la riorganizzazione delle aree di impilamento per contenitori pieni e vuoti.

