



Primo piano:

Riforma dei porti (Normanno, Il Piccolo, Corriere Alpi, Il Secolo XIX, La Città di Salerno, La Sicilia, Siracusa News, Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Venezia:

"...D'Appolonia scriverà il piano regolatore portuale..." (Ferpress)

Genova:

"...Petrochimico sotto la Lanterna..." (La Repubblica)

Savona:

"...Ambiente: fumi navi Costa..." (Ansa)

Livorno:

"...Darsena Europa anche per i ro-ro..." (Il Tirreno, La Nazione, L'Informatore Navale, Gonews.it, La Nazione)

"...Record container..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porto Mediceo aperto a tutti..." (Il Tirreno)

Messina:

"...L'Ap volano di sviluppo..." (Gazzetta del Sud)

"...Escavatore si ribalta, paura in porto..." (Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Concessione Forte Vittoria al vaglio di Cozzo..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti

Focus:

- **Infrastrutture e grandi progetti** (Il Sole 24 Ore, Il Piccolo, The Medi Telegraph)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

Il Messaggero Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

Riforma Porti, Vento dello Stretto: "Istituzioni in ritardo, dal 2014 diciamo no a Gioia Tauro"

Sul tanto discusso accorpamento del porto di Messina con Gioia Tauro, nell' ambito della rimodulazione delle **Autorità portuali** voluta dal Ministero, interviene anche Vento dello Stretto. Il movimento rimarca il proprio disappunto in relazione alla scarsissima perseveranza con la quale da un anno e mezzo a questa parte (ed in particolare dal mese di agosto 2014, quando si iniziò a discutere di riforma delle **Autorità Portuali**) le istituzioni cittadine e la deputazione regionale e nazionale (non) hanno reclamato l' istituzione di una vera **"Autorità Portuale dello Stretto di Messina"**. "Gli interventi odierni a cominciare da quello del Presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, per proseguire con quello del Sindaco Accorinti, sono oltremodo tardivi - spiega Vento dello Stretto - e rappresentano la migliore espressione dell' antico proverbio popolare secondo cui " la pezza è peggio del buco. Ad ogni modo, qualunque genere di iniziativa che dovesse essere assunta a tutela delle prerogative della Comunità messinese non può che essere gradita e si confida pertanto che la stessa, nonostante la lamentata tardività, possa andare a buon fine". Il movimento presieduto da Ferdinando Croce non accetta di essere omologato alla cerchia

di coloro che, quando davvero si sarebbe potuto incidere sui processi decisionali, prestarono acquiescenza alla prospettiva che venisse istituita l' **Autorità "Gioia Tauro-Messina"**, e orgogliosamente, senza peraltro rivestire alcun ruolo istituzionale o parlamentare , ai rappresentanti del Movimento "5 Stelle" (che erroneamente rivendicano la primogenitura su questa battaglia) con forza rispondono che nell' agosto 2014 noi lo avevamo già detto. Vento dello Stretto ripropone, dunque, le considerazioni già esternate nell' agosto del 2014. "La creazione del Sistema a tre punte, con l' istituzione - o più correttamente soppressione di Messina e accorpamento a Gioia Tauro - di un' unica Authority Gioia/Stretto, sbilancia in maniera sostanziale il baricentro verso lo Ionio calabro e l' alto Tirreno. Prova di ciò è data dalla presenza, nell' istituendo organismo, dei porti di Palmi, Crotona e Corigliano, che scarsa relazione hanno con lo Stretto di Messina. Così operando, inoltre, sembra definitivamente volersi "regalare" realtà **portuali** importanti come Taormina e Giardini Naxos all' area di influenza di Catania. Peraltro, il centro calabrese non ha nemmeno ottenuto il riconoscimento di Zona economica speciale, e questo conferma la debolezza contrattuale della politica calabrese rispetto all' area della Piana. Certamente, quindi, non si tratta di una vittoria della Città, né tantomeno della sua classe politica



- segue

nazionale e regionale, che - ancora una volta - subisce gli eventi e non li determina. La battaglia, la scommessa, la "via maestra", in definitiva la cosa più giusta era (ed è) il riconoscimento della specificità dello Stretto di Messina, e con esso il più ampio Sistema Portuale, da solo complesso e completo, attualmente sottoposto alla giurisdizione dell' Authority messinese (Messina e Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela) e perché no allargato alle vicine sponde di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Nel piano "a tre punte" invece - come peraltro ben sottolineato dal Sindaco di Milazzo, Carmelo Pino - non sono annoverati e conseguentemente finiranno per esser poco valorizzati il Porto di Milazzo e il sistema-Eolie, che pur dovrebbero pesantemente determinare ogni valutazione in merito alla mobilità dei passeggeri nella Macro-zona. Sul punto, si ricorda che è stata avanzata l' interessante richiesta di adesione del Comune di Santa Marina Salina, approvata in Comitato Portuale e a tutt' oggi bloccata alla Regione Siciliana. Persino alcuni Comuni della riviera ionica avevano mostrato interesse a fare ingresso nell' Autorità Portuale di Messina-Milazzo. Segni tutti, questi ultimi, dell' unanime apprezzamento per l' innegabile buona amministrazione di questi ultimi anni, culminata con un avanzo di bilancio di ben 50 milioni di Euro (e dinanzi a ciò, la situazione finanziaria di Gioia Tauro qual è?). Ciononostante, Messina - rassegnata per il futuro a vivere "sotto padrone" - si limita a scegliere un differente "Re": Gioia Tauro anziché Catania, dal quale attendere lo Scacco Matto. E questo nonostante, a titolo di ulteriore esempio, la cifra (da capogiro), pari a 8.000.000 di Euro, che viene annualmente restituita all' Authority a titolo di percentuale sull' IVA pagata sulla movimentazione dei prodotti petroliferi. La questione "Zona Falcata" - sul cui territorio la stessa Autorità Portuale esercita la propria giurisdizione - dopo anni di faticosi logori e di numerosissime iniziative capitanate dai sottoscritti, sembra essersi incagliata nel porto delle nebbie, ove era stata riposta per un ventennio prima delle campagne del network "ZD' A" e di alcuni media. Permangono aperte invece le problematiche della gestione di Tremestieri, del Water Front/Fiera, della Rada di San Francesco e della tutela della specificità dello Stretto, al di là dell' approccio no pontista. Insolute rimangono tutte le tematiche connesse alla riqualificazione della Falce, allo scioglimento dell' Ente Porto, agli interessi delle organizzazioni eco-mafiose della zona, ai finanziamenti perduti senza un ragionevole motivo. Per tacere poi della complessiva centralità strategica di Messina, che con la sua base navale rappresenta ancor oggi uno snodo di delicatissimi equilibri geopolitici in un periodo particolarmente complicato per il Mediterraneo. Ad ogni modo - qualora, oborto collo, dovesse essere proprio questa la direzione definitivamente intrapresa - ci poniamo, e poniamo alla classe politica messinese, un problema di cui non abbiamo fin qui sentito parlare: quello della "Governance" del nascente organismo. Al momento, le principali Authority meridionali sono tutte commissariate (Napoli, Salerno, Trapani), e Gioia Tauro non fa eccezione. A quanto, allo stato, è possibile sapere, la riforma-Renzi delle Authorities prevedrà un Presidente e un direttivo con componenti indicati dai Presidenti delle Regioni e, infine, un Direttore operativo per ciascuna struttura. Se così stanno le cose, il rischio di emarginazione per Messina sembra elevato anche da questo angolo visuale. Le ragioni di questo scetticismo risiedono in una considerazione squisitamente geografica: con la riforma, la Regione Calabria annovererà una e una sola "mega-Autorità", mentre in Sicilia la "Sezione staccata dello Stretto" si affiancherà agli organismi previsti per la Sicilia orientale (Catania-Augusta) e per la Sicilia occidentale (Palermo). La naturale conseguenza di tutto ciò è che al vertice dell' Autorità di Gioia Tauro non verrà nominato un siciliano - o meglio ancora un messinese (che peraltro manca dai tempi dello stesso Enzo Garofalo) - ma proprio un calabrese (e chissà che non finirà per essere lo stesso zelante Assessore regionale alfaniano, Luigi Fedele). Se così stanno le cose, quel che chiediamo alle alte sfere della politica messinese è di chiarire preventivamente se e come pensa di mantenere a Messina il baricentro politico-amministrativo dinanzi all' inevitabile "avanzata" degli amministratori calabresi. Attenderemo, chiaramente in maniera critica e fattiva che i fatti smentiscano le nostre preoccupazioni, nelle more prendendo atto della nuova maggioranza creatasi a supporto del Sindaco Renato Accorinti, che sul punto ci sembra acriticamente appiattito sull' asse Pd/Ncd/Udc, e che ha consentito che giunga in aula consiliare, soltanto il 25 agosto, un documento frettoloso e non condiviso in nome dell' esclusiva necessità di consegnarlo al Premier Renzi il giorno dopo".

Delrio: ora più sinergie fra Trieste e Venezia

«Nasce una piattaforma logistica integrata nel Paese. Inseguendo la logica del campanile abbiamo perso troppe opportunità».

di Christian Benna
D TRIESTE

La riforma dei porti è pronta a salpare. Con l'approvazione del decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione" delle autorità portuali, il governo punta a far tornare "centrale" la risorsa mare. «Si parte tra 40, massimo 50 giorni» - dice il ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio - il tempo necessario per le ultime analisi tecniche in via di elaborazione da parte delle Commissioni. Poi procederemo con la fase operativa del piano e con le nomine dei presidenti delle autorità di sistema portuale, prese in accordo con le Regioni». Ministro Delrio, la riforma dei porti italiani semplifica e snellisce il sistema delle autorità che da 24 diventano 15 autorità di sistema. L'obiettivo finale del decreto è infatti fare sistema e rendere il paese una piattaforma logistica integrata.

Ministro Delrio, come contate di riuscirci in un paese dove la frammentazione è anche infrastrutturale?

La prima questione che ci siamo posti nell'affrontare una riforma che possa far tornare l'Italia porto dell'Europa è stata quella di dare un maggiore coordinamento delle procedure e una pianificazione delle infrastrutture. In questi anni abbiamo assistito a una competizione poco virtuosa tra i vari porti italiani mentre nel sud e nel nord Europa gli altri scali marittimi si potenziavano e crescevano come traffico. Oggi le sfide sono globali. È il raddoppio del canale di Suez, il gigantismo navale, l'aumento della concorrenza dai porti del Pireo, del Baltico e del Far

East ci impongono un cambio di marcia. Inseguendo la logica del campanile abbiamo perso grandi opportunità di sviluppo per il sistema paese e non siamo quindi riusciti ad offrire un ventaglio di offerte agli operatori del mare. I porti italiani ora faranno sistema, si semplificano i processi e si compiono scelte strategiche. Perciò il punto centrale della riforma è il grande coordinamento di tutte le pianificazioni.

Quali sono le misure che costruiranno l'hub marittimo italiano?

Abbiamo scelto di snellire le governance della autorità e le procedure di scioglimento. Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, la risorsa mare viene semplificata con un unico sportello doganale e dei controlli, uno sportello amministrativo unico, un front office che si prenderà carico di tutte le procedure amministrative che non riguardano attività commerciali e industriali. Si tratta di misure che semplificano, portano risparmi e velocizzano i transiti. Nel passaggio delle autorità da 24 a 15 verrà resa più efficiente la governance: significa che, rispetto agli attuali 336 membri dei Comitati Portuali, si passa a circa 70. Quindi avremo autorità di sistema portuale con board snelli e president manager che possano prendere decisioni efficienti e rapide. Intendiamo superare la logica del campanile in ragione di un'ottica di sistema, solo così l'Italia potrà avere quel ruolo di piattaforma logistica europea. L'intermodalità dei trasporti è centrale nello sviluppo di un sistema logistico e integrato.

Quali risorse ci sono a dispo-

sizione da mettere in campo?

Con la Legge di stabilità 2016 ritornano gli incentivi ferrobonus e marebonus, 200 milioni di euro per agevolare lo spostamento delle merci dalla gomma al mare e alla ferrovia. Questo è un elemento molto rilevante per cercare di risolvere il problema sempre più pressante dell'inquinamento che avvolge le nostre città. Infatti abbiamo investito molto nell'aggiornamento della rete ferroviaria italiana, per potenziare la rete di binari e facilitare gli scambi lungo i 4 corridoi europei. Chiave di questa strategia è il potenziamento dei collegamenti con gli interporti. A Trieste abbiamo sbloccato risorse per 50 milioni di euro con l'obiettivo di allungare i binari della stazione di Campo Marzio. Questo è un esempio che indico a tutta l'Italia per come si possa sfruttare in modo efficiente un'infrastruttura di concerto con l'autorità del territorio. Nell'ottica della riforma, vedo inoltre molto positivamente sinergie tra sistemi, come a Nord Est tra Trieste e Venezia, per essere ancora più forti.

Il coordinamento centrale del piano logistico penalizzerà l'autonomia finanziaria delle autorità di sistema portuale?

L'autonomia finanziaria è già codificata. E rimangono le stesse modalità individuate dalla legge del 94. Ma il tema è un altro. E va guardato altrove. Le scelte strategiche vanno coordinate e centralizzate con l'obiettivo di una rete nazionale intermodale ed interconnessa, efficiente e competitiva. Ciò significa che non verranno più finanziate infrastrutture fini a se stesse nei singoli porti, ma si

ragionerà in base a un piano industriale nazionale del sistema portuale e della logistica. A livello territoriale dobbiamo pensare soprattutto ad attrarre investimenti privati. L'interesse non manca. Ogni settimana nella sede del ministero ricevo potenziali investitori. Se ci sono buoni progetti non è difficile trovare le risorse. Perché l'Italia è un grande molo del Mediterraneo. Dobbiamo rendere più appetibile la proposta agevolando ad esempio i collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio.

Quale futuro per porti che rimangono fuori dalla riforma delle sistema delle nuove autorità?

Il decreto prevede che alle nuove Autorità di sistema portuale faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. È previsto un accordo, sottoscritto con le Regioni, con il quale si potranno aggregare i porti all'interno di questo nuovo sistema. Il nanismo e il particolarismo portuale vanno definitivamente superati.

di IPPOLITO MANTOVANI

- segue

Tonnellate 2015	TEU 2014	TEU 2015	Passeggeri 2014	Passeggeri 2015	di cui crocieristi 2014	di cui crocieristi 2015
57.161.194	506.011	501.268	129.691	171.813	44.236	138.635
50.225.831	2.172.944	2.242.902	2.744.968	2.853.853	824.109	848.227
-	717.016	-	328.823	-	81.844	133.906
-	2.969.802	2.500.000	-	-	-	-
24.261.068	577.471	582.586	2.504.413	2.343.641	626.000	575.832
-	148.519	-	582	-	-	-
24.738.989	222.548	244.813	62.028	43.152	43.887	39.982
-	-	-	8.025.529	-	319.750	324.383
25.104.218	456.068	560.301	1.945.322	1.755.355	1.750.698	1.601.042
10.221.128		43.937.653		10.154.887		

Traffico container i principali porti italiani

Porto	Teus 2005	Teus 2014	Var % 05-14
Giola Tauro	3.208.859	2.969.802	-7,4
Genova	1.624.946	2.172.944	33,7
La Spezia	1.024.455	1.303.017	27,2
Cagliari	639.049	717.016	12,2
Livorno	688.506	577.470	-12,3
Trieste	198.319	506.011	155,2
Venezia	289.860	456.068	57,3
Napoli	373.626	431.682	15,5
Salerno	418.205	320.044	-23,5
Taranto	716.856	148.519	-79,3

Traffico Container top 5 porti del Mediterraneo

Porto	Teus 2005	Teus 2014	Var % 05-14
Algeiras	3.179.614	4.555.000	43,3
Valencia	2.409.821	4.442.000	84,3
Port Said	1.621.066	3.998.998	146,7
Istanbul	1.185.768	3.489.000	194,2
Pireo	1.394.592	3.585.000	157,1



Operazioni in banchina

301048

La rivoluzione dei porti a Nordest

Al via le quindici **■** Una riforma per creare efficienza e agevolare l'intermodalità. Le sfide per Trieste e Venezia

TRIESTE

L'approdo è durato vent'anni. Quasi mezzo secolo di faticosi tentativi, durante i quali, i vari governi che si sono succeduti hanno provato a disegnare i confini del tempestoso mare dei porti italiani per ridare competitività a un settore sempre alle prese con le lotte di campanile. Ora, nell'ambito della riforma Madia della pubblica amministrazione, i 29 articoli del decreto sulla riorganizzazione degli scali proveranno a scrivere un nuovo capitolo dell'Italia come porto naturale del Mediterraneo. Il nuovo regolamento, teso alla semplificazione e allo snellimento burocratico, è pronto ma non avrà una facile navigazione. Non solo per l'opposizione di quei porti che hanno poca voglia di finire aggregati sotto il tetto del vicine e rivali più grandi, come Savona con Genova e Salerno con Napoli. Come ha stimato un rapporto della Cassa Depositi e Prestiti, il mare rappresenta il 70% del nostro traffico merci, eppure l'Italia perde 12 miliardi di euro a causa della scarsa competitività. La dispersione dei porti italiani, e una guerra fratricida tra i nostri scali che ricorda più i tem-

pi delle repubbliche marinare che quelli della globalizzazione, ha fatto perdere al sistema paese consistenti quote di mercato, fino al 28% nel Mediterraneo degli ultimi anni, sotto pressione per via della concorrenza di Tangeri e Porto Said. E a guardare a nord le cose sono messe anche peggio. La sola Rotterdam movimentava, nel 2013, 11,6 milioni di container, più dei 10,1 milioni movimentati dai 23 maggiori porti italiani.

La riforma dei porti italiani messa in campo dal ministro Graziano Delrio si propone di creare efficienza dove prima c'era frammentazione, e di eliminare quei colli di bottiglia, come la logistica dell'ultimo miglio, che strozzano tutto il sistema logistico, per agevolare l'intermodalità binari-banchina. Per farlo il decreto legislativo dice addio al particolarismo. Al posto delle 24 autorità nascono 15 autorità di sistema portuale che dividono le coste della Penisola secondo aree di riferimento e di competenza, dal mar Ligure, a quello di Sardegna, allo Ionio e al Tirreno. Malgrado i vari accorpamenti che hanno messo in allarme i sindacati marittimi, sull'Adriatico è stata riconosciuta la specificità di Trieste, il porto italiano che ha la

maggior quota di traffico estero per estero con 57 milioni di tonnellate di merci e piattaforma di scambio per i flussi energetici di idrocarburi verso la Germania, che mantiene la sede dell'autorità di sistema (Adriatico orientale).

Si auspicano maggiori sinergie con Venezia che però viene intesa non concorrenziale con Trieste, e cresce inglobando Chioggia come sede dell'autorità dell'adriatico settentrionale in attesa che il Cipe sblocchi i fondi per il nuovo porto offshore. Scongiurata l'ipotesi di un'unica cabina di regia per Trieste, Venezia e Ravenna, lo snellimento burocratico vale per tutti. Infatti il decreto legislativo prevede un drastico taglio di poltrone: il comitato di gestione sarà formato da un presidente, nominato dal ministero dei Trasporti in accordo la Regione, che propone il segretario generale, un rappresentante dell'autorità marittima, e tre componenti scelti rispettivamente da regione, dal sindaco del comune di città metropolitana il cui territorio è incluso nel sistema portuale, e dal primo cittadino dei porti ex sede di autorità. In tutto si passa da 336 membri a livello nazionale a circa 70.

Quindi per i 23 membri del

comitato portuale di Trieste la seduta di febbraio dovrebbe essere l'ultima. Per snellire le procedure (oggi abbiamo 113 procedimenti amministrativi) funzioneranno lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, da realizzare sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Amministrativo Unico. Due soli sportelli che avranno il compito di ridurre i tempi di sdoganamento, oggi più lunghi rispetto ai maggiori porti internazionali, che sono di circa 6 giorni mentre la media in Europa è di 3. Viene stabilito inoltre un tavolo di partenariato della "risorsa mare", composto dal presidente dell'autorità e dal comandante del porto, al quale parteciperanno le associazioni datoriali di lavoro e quelle sindacali. Entro 60 giorni dall'insediamento, il tavolo di partenariato dovrà adottare un regolamento disciplinare delle attività, il cui compito sarà quello di varare un piano regolatore del porto, determinare i livelli dei servizi resi e lanciare un piano triennale delle operazioni. Sarà presente anche un collegio dei revisori composto da un presidente designato dal ministero dei trasporti e da due membri, uno indicato dal Mit e l'altro dal ministero dell'economia.

chb

LA RIORGANIZZAZIONE DELLE COSTE



LA RIFORMA DEI PORTI » L'INTERVISTA

Delrio: ora più sinergie fra Trieste e Venezia

«Nasce una piattaforma logistica integrata nel Paese. Inseguendo la logica del campanile abbiamo perso troppe opportunità»

di Christian Benna
D TRIESTE

La riforma dei porti è pronta a salpare. Con l'approvazione del decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione" delle autorità portuali, il governo punta a far tornare "centrale" la risorsa mare. «Si parte tra 10, massimo 50 giorni - dice il ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio - il tempo necessario per le ultime analisi tecniche in via di elaborazione da parte delle Commissioni. Poi procederemo con la fase operativa del piano e con le nomine dei presidenti delle autorità di sistema portuale, prese in accordo con le Regioni». Ministro Delrio, la riforma dei porti italiani semplifica e snellisce il sistema delle autorità che da 24 diventano 15 autorità di sistema. L'obiettivo finale del decreto è infatti fare sistema e rendere il paese una piattaforma logistica integrata.

Ministro Delrio, come contate di riuscire in un paese dove la frammentazione è anche infrastrutturale?

La prima questione che ci siamo posti nell'affrontare una riforma che possa far tornare l'Italia porto dell'Europa è stata quella di dare un maggiore coordinamento delle procedure e una pianificazione delle infrastrutture. In questi anni abbiamo assistito a una competizione poco virtuosa tra i vari porti italiani mentre nel sud e nel nord Europa gli altri scali marittimi si potenziavano e cre-

scavano come traffico. Oggi le sfide sono globali. E il raddoppio del canale di Suez, il gigantismo navale, l'aumento della concorrenza dai porti del Pireo, del Baltico e del Far East ci impongono un cambio di marcia. Inseguendo la logica del campanile abbiamo perso grandi opportunità di sviluppo per il sistema paese e non siamo quindi riusciti ad offrire un ventaglio di offerte agli operatori del mare. I porti italiani ora faranno sistema, si semplificheranno i processi e si compiranno scelte strategiche. Perché il punto centrale della riforma è il grande coordinamento di tutte le pianificazioni.

Quali sono le misure che costruiranno l'hub marittimo italiano?

Abbiamo scelto di snellire le governance della autorità e le procedure di sdoganamento. Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, la risorsa mare viene semplificata con un unico sportello doganale e dei controlli, uno sportello amministrativo unico, un front office che si prenderà carico di tutte le procedure amministrative che non riguardano attività commerciali e industriali. Si tratta di misure che semplificano, portano risparmi e velocizzano i transit. Nel passaggio delle autorità da 24 a 15 verrà resa più efficiente la governance: significa che, rispetto agli attuali 336 membri dei Comitati Portuali, si passa a circa 70. Quindi avremo autorità di sistema portuale con board snelli e presidenti manager che possano prendere

decisioni efficienti e rapide. Intendiamo superare la logica dei campanili in ragione di un'ottica di sistema, solo così l'Italia potrà avere quel ruolo di piattaforma logistica europea. L'intermodalità dei trasporti è centrale nello sviluppo di un sistema logistico e integrato.

Quali risorse ci sono a disposizione da mettere in campo?

Con la Legge di stabilità 2016 ritornano gli incentivi ferrobonus e marebonus, 200 milioni di euro per agevolare lo spostamento delle merci dalla gomma al mare e alla ferrovia. Questo è un elemento molto rilevante per cercare di risolvere il problema sempre più pressante dell'inquinamento che avvolge le nostre città. Infatti abbiamo investito molto nell'aggiornamento della rete ferroviaria italiana, per potenziare la rete di binari e facilitare gli scambi lungo i 4 corridoi europei. Chiave di questa strategia è il potenziamento dei collegamenti con gli interporti. A Trieste abbiamo sbloccato risorse per 50 milioni di euro con l'obiettivo di allungare i binari della stazione di Campo Marzio. Questo è un esempio che indico a tutta l'Italia per come si possa sfruttare in modo efficiente un'infrastruttura di concerto con l'autorità del territorio. Nell'ottica della riforma, vedo inoltre molto positivamente sinergie tra sistemi, come a Nord Est tra Trieste e Venezia, per essere ancora più forti.

Il coordinamento centrale del piano logistico penalizzerà l'autonomia finan-

ziaria delle autorità di sistema portuale?

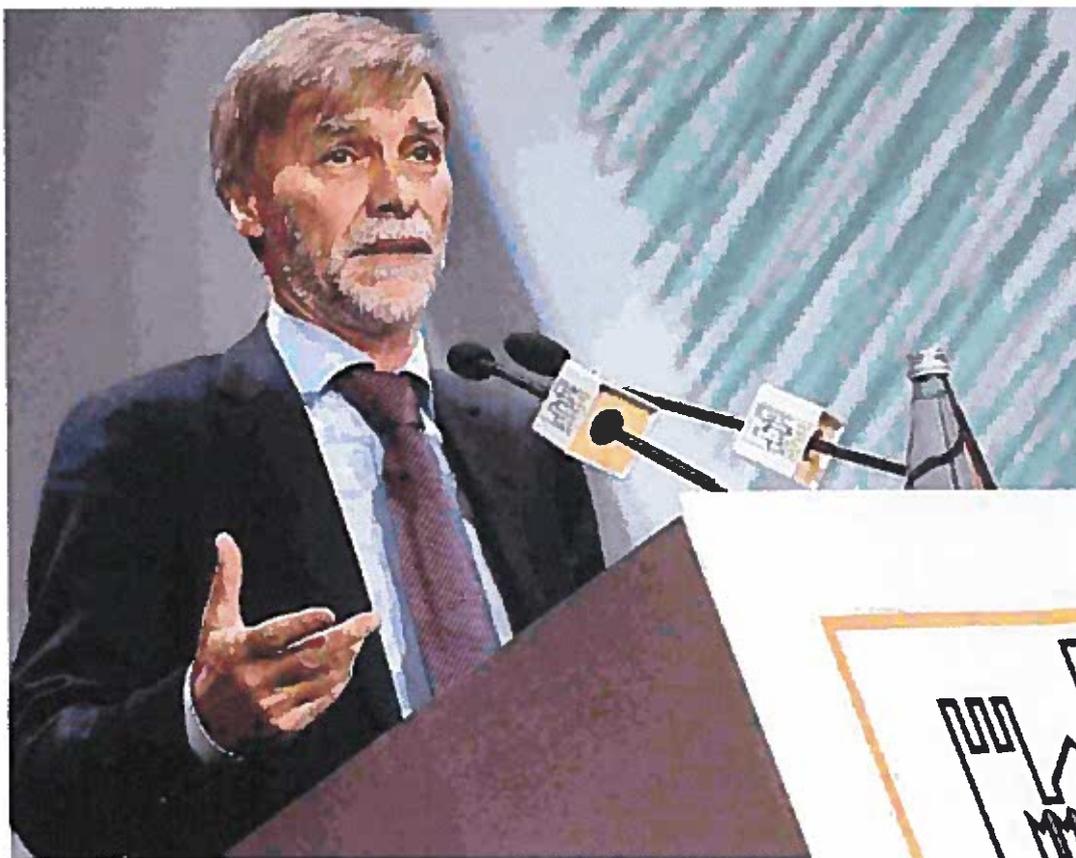
L'autonomia finanziaria è già codificata. E rimangono le stesse modalità individuate dalla legge del 91. Ma il tema è un altro. E va guardato altrove. Le scelte strategiche vanno coordinate e centralizzate con l'obiettivo di una rete nazionale intermodale ed interconnessa, efficiente e competitiva. Ciò significa che non verranno più finanziate infrastrutture fini a se stesse nei singoli porti, ma si ragionerà in base a un piano industriale nazionale del sistema portuale e della logistica. A livello territoriale dobbiamo pensare soprattutto ad attrarre investimenti privati. L'interesse non manca. Ogni settimana nella sede del ministero ricevo potenziali investitori. Se ci sono buoni progetti non è difficile trovare le risorse. Perché l'Italia è un grande molo del Mediterraneo. Dobbiamo rendere più appetibile la proposta agevolando ad esempio i collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio.

Quale futuro per porti che rimangono fuori dalla riforma delle sistema delle nuove autorità?

Il decreto prevede che alle nuove Autorità di sistema portuale faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. È previsto un accordo, sottoscritto con le Regioni, con il quale si potranno aggregare i porti all'interno di questo nuovo sistema. Il nanismo e il particolarismo portuale vanno definitivamente superati.

ERIPRODUZIONE RINGRAZIA

- segue



Il ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio



Operazioni in banchina

Permettici: 0110448

- segue

Rank	Porto	Tonnellate 2014	Tonnellate 2015	TEU 2014	TEU 2015	Passaggeri 2014	Passaggeri 2015	di cui crocieristi 2014	di cui crocieristi 2015
1	Trieste	57.153.931	52.161.194	506.011	501.268	129.691	171.813	44.236	138.635
2	Genova	50.962.570	50.225.831	2.172.944	2.242.902	2.744.968	2.853.853	824.109	848.227
3	Cagliari-Sarroch	33.432.415	-	717.016	-	328.823	-	81.844	133.906
4	Gioia Tauro	32.278.717	-	2.969.802	2.500.000	-	-	-	-
5	Livorno <small>(per il 2015 i dati sono riferiti al periodo gennaio-settembre)</small>	28.335.156	24.261.068	577.471	582.586	2.504.413	2.343.641	626.000	575.832
6	Taranto	27.855.066	-	148.519	-	582	-	-	-
7	Augusta	25.208.176	-	-	-	-	-	-	-
8	Ravenna	24.460.154	24.738.989	222.548	244.813	62.028	43.152	43.887	39.982
9	Messina-Milazzo	22.092.149	-	-	-	8.025.529	-	319.750	324.383
10	Venezia	21.779.058	25.104.218	456.068	560.301	1.945.322	1.755.355	1.750.698	1.601.042
Totale Italia		440.883.544		10.221.128		43.932.653		10.154.887	

Traffico container I principali porti italiani

Porto	Teus 2005	Teus 2014	Var % 05-14
Gioia Tauro	3.208.859	2.969.802	-7,4
Genova	1.624.946	2.172.944	33,7
La Spezia	1.024.455	1.303.017	27,2
Cagliari	639.049	717.016	12,2
Livorno	658.506	577.470	-12,3
Trieste	198.319	506.011	155,2
Venezia	289.860	456.068	57,3
Napoli	373.626	431.682	15,5
Salerno	418.205	320.044	-23,5
Taranto	716.856	148.519	-79,3

Traffico Container top 5 porti del Mediterraneo

Porto	Teus 2005	Teus 2014	Var % 05-14
Algeiras	3.179.614	4.555.000	43,3
Valencia	2.409.821	4.442.000	84,3
Port Said	1.621.066	3.998.998	146,7
Istanbul	1.185.768	3.489.000	194,2
Pireo	1.394.512	3.585.000	157,1

IL RETROSCENA

Intesa alla genovese Minasso "renziano" e Biasotti in porto

Baratto politico in vista sul porto di Genova: Biasotti e Minasso in Parlamento, in quota Verdini

COSTANTE >> 14

ALESSANDRA COSTANTE
È STRANO, ma a volte accade che i grandi giochi della politica nazionale incrocino fatti secondari. Così sulla nomina del presidente di Genova e Savona si stanno tessendo tele che potrebbero portare un parlamentare in più all'Ala di Verdini e quindi all'area che sostiene il governo Renzi: e questo sarebbe Eugenio Minasso. E alla Regione Liguria la certezza di nominare a palazzo San Giorgio un uomo di provata fede berlusconiana come Sandro Biasotti. Una gioco della dama, più che degli scacchi.

Un passo indietro. Per la nuova di Genova e Savona il nome che circola è quello di Sandro Biasotti, parlamentare di Forza Italia, membro della commissione trasporti, coordinatore regionale del partito, uomo di centrodestra a tutto tondo. Ma anche uomo con salde conoscenze nel mondo portuale, ben visto sulle banchine e dagli spedizionieri. Nome che al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti non dispiace affatto. Ma le regole per la nomina prevedono che nella scelta Regione Liguria e

IL MANAGER GRADITO A TOTI E L'IMPERIESE PRONTO A RAGGIUNGERE VERDINI

Baratto politico sul porto: Biasotti presidente e Minasso "renziano"

Le trame per trovare un nome condiviso da Regione e Governo

governo debbano andare a braccetto, "di concerto" si dice in questi casi. Nella concertazione però, va da sé, che la posizione più debole sia quella della Regione Liguria: in caso di mancato accordo tutto ciò che può fare il governatore è partecipare ad una seduta del Consiglio dei Ministri per dire la sua. Punto.

Ed ecco la scacchiera della dama e i due giocatori nazionali, Denis Verdini e il ministro delle Infrastrutture Graziano Del Rio. Al governo la soluzione sarebbe stata prospettata dal leader di Ala: nominare alla presidenza del porto ligure Biasotti che, in questo modo, dovrebbe dare le dimissioni dalla Camera dei Deputati. Al suo posto subentrerebbe Eugenio Minasso, radici a destra, ex vice coordinatore regionale del Pdl, ma da un paio di anni in cerca d'autore, prima approdato ad Ncd (di cui per un breve periodo è stato anche coordinatore regionale) ed ora battitore libero, quasi un apolide politico. In poche parole, Minasso potrebbe anche essere attratto dal nuovo gruppo Ala e da parte dei verdiniani le manovre di avvicinamento sarebbero già cominciate. Con

l'eventuale ingresso di Minasso, Ala a Montecitorio passerebbe da sette ad otto deputati.

Eugenio Minasso, per il momento, si tiene le mani libere: «Se questa cosa succederà, vedrò cosa fare». Non nega e non conferma, ma cerca di tenere tutti buoni, anche i forzisti e soprattutto il presidente della Regione, Giovanni Toti: «Quando sono stato eletto ero ancora in Forza Italia, subentrando ad posto di un loro eletto, mi chiederanno sicuramente un impegno». Ma all'intera faccenda, la pedina Minasso, cerca di non pensare troppo, «di non metterci sopra il cuore perché in politica l'ho fatto tante volte e non è andata bene».

Certo è che qualche passaggio anche Toti lo ha fatto: «Minasso in Ala? Non penso che andrà così. Ma se fosse il prezzo lo pagherei se potessi avere al porto un presidente competente e che condivide il progetto della Regione. D'altro canto, come ho detto più volte, in questo Parlamento ci sono stati tanti e tali cambi di sacche che non sarà una di più a peggiorare la situazione».

costante@ibccoloria.it

© BY NC ND AL QW DFI "I RISERVA TI"



Denis Verdini

Graziano Del Rio



Baratto politico sul porto:

Biasotti presidente e Minasso "renziano"

Le trame per trovare un nome condiviso da Regione e Governo

E' STRANO, ma a volte accade che i grandi giochi della politica nazionale incrocino fatti secondari. Così sulla nomina del presidente dell' **Autorità portuale** di Genova e Savona si stanno tessendo tele che potrebbero portare un parlamentare in più all' Ala di Verdini e quindi all' area che sostiene il governo Renzi: eque sto sarebbe Eugenio Minasso.

E alla Regione Liguria la certezza di nominare a palazzo San Giorgio un uomo di provata fede berlusconiana come Sandro Biasotti. Una gioco della dama, più che degli scacchi.

Un passo indietro. Per la nuova **Autorità portuale** di Genova e Savona il nome che circola è quello di Sandro Biasotti, parlamentare di Forza Italia, membro della commissione trasporti, coordinatore regionale del partito, uomo di centrodestra a tutto tondo. Ma anche uomo con salde conoscenze nel mondo **portuale**, ben visto sulle banchine e dagli spedizionieri. Nome che al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti non dispiace affatto. Ma le regole per la nomina prevedono che nella scelta Regione Liguria e governo debbano andare a braccetto, "di concerto" si dice in questi casi. Nella

concertazione però, va da sé, che la posizione più debole sia quella della Regione Liguria: in caso di mancato accordo tutto ciò che può fare il governatore è partecipare ad una seduta del Consiglio dei Ministri per dire la sua. Punto.

Ed ecco la scacchiera della dama e i due giocatori nazionali, Denis Verdini e il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Al governo la soluzione sarebbe stata prospettata dal leader di Ala: nominare alla presidenza del porto ligure Biasotti che, in questo modo, dovrebbe dare le dimissioni dalla Camera dei Deputati.

Al suo posto subentrerebbe Eugenio Minasso, radici a destra, ex vice coordinatore regionale del Pdl, ma da un paio di anni in cerca d' **autore**, prima approdato ad Ncd (di cui per un breve periodo è stato anche coordinatore regionale) ed ora battitore libero, quasi un apolide politico. In poche parole, Minasso potrebbe anche essere attratto dal nuovo gruppo Ala e da parte dei verdiniani le manovre di avvicinamento sarebbero già cominciate. Con l' eventuale ingresso di Minasso, Ala a Montecitorio passerebbe da sette ad otto deputati.

Eugenio Minasso, per il momento, si tiene le mani libere: «Se questa cosa succederà, vedrò cosa fare». Non nega e non conferma, ma cerca di tenere tutti buoni, anche i forzisti e soprattutto il presidente della



- segue

Regione, Giovanni Toti: «Quando sono stato eletto ero ancora in Forza Italia, subentrando ad posto di un loro eletto, mi chiederanno sicuramente un impegno». Ma al l'intera faccenda, la pedina Minasso, cerca di non pensare troppo. «di non metterci sopra il cuore perché in politica l' ho fatto tante volte e non è andata bene».

Certo è che qualche passaggio anche Toti lo ha fatto: «Minasso in Ala? Non penso che andrà così. Ma se fosse il pezzo di pagherai se potessi avere al porto un presidente competente e che condivide il progetto della Regione. D' altro canto, come ho detto più volte, in questo Parlamento ci sono stati tanti e tali cambi di sacche che non sarà una di più a peggiorare la situazione».

Riforma dei porti, ultima chance a Roma

Domani la Conferenza Stato-Regioni. Si parlerà anche dell'accorpamento di Salerno con Napoli

10 febbraio 2016



La battaglia per scongiurare l'accorpamento del porto di Salerno con quello di Napoli, dalle piazze si sposta nelle aule istituzionali. Domani, infatti, è in programma la Conferenza Stato-Regioni. Ed è proprio qui che si giocherà la partita, per far sì che lo scalo marittimo salernitano mantenga la sua autonomia.

Anche perché in ballo ci sono tanti interessi. In primis quelli degli imprenditori, che in questi anni hanno investito milioni di euro per rendere sempre più competitive le proprie aziende. E una crisi avrebbe conseguenze drammatiche. Soprattutto sul fronte occupazionale.

Così il porto di Salerno, da fiore all'occhiello dell'economia cittadina, rischia di essere fagocitato dai problemi di quello di Napoli. È questo il timore maggiore manifestato un po' da tutti, manager, dipendenti e semplici cittadini, che hanno abbracciato la lotta non per spirito campanilistico ma per un evidente dato di fatto. Perciò ha avuto inizio la mobilitazione generale, capitanata da Asso-tutela, l'associazione che raggruppa gli operatori portuali.

Una fusione di Salerno con Napoli, infatti, amplificherebbe i principali problemi della portualità italiana, che sono oggi rappresentati, come ha evidenziato Agostino Gallozzi «dalla farraginosità delle procedure per la nomina dei presidenti, l'eccesso di iper-burocratizzazione dei processi, la difficoltà di realizzare i dragaggi, di elaborare i piani regolatori, effettuare interventi di riqualificazione infrastrutturale, impiegare correttamente le risorse finanziarie dell'Unione europea». Dunque una serie di handicap che oggi non appartengono a Salerno, capace di spendere i finanziamenti europei e di crescere fino a diventare uno dei porti commerciali più forti del Mediterraneo.

Da qui la necessità di mantenere la propria indipendenza. Ma non bastano le proteste di piazza. Per centrare l'obiettivo, c'è bisogno che venga modificata la riforma prevista dal Governo. E qui entra in gioco la politica e, in particolar modo, la Conferenza Stato-Regioni.

Sarà l'occasione anche per misurare il peso specifico, in ambito nazionale, del governatore Vincenzo De Luca, che ha criticato il provvedimento, preannunciando una forte opposizione. E questa è proprio l'occasione giusta per mantenere la promessa.

La Sicilia

INFRASTRUTTURE. Un disegno di legge all' Ars per la governance autonoma dello scalo Pozzallo, il porto si «sgancia»?

Porta la firma di cinque parlamentari all' Ars, tra cui l'on. Orazio Ragusa per l' area iblea, la proposta di legge depositata in Aula per la creazione di un' **Autorità portuale** unica in Sicilia. Una scelta normativa, nel caso in cui sarà adottata, che consentirà di superare le decisioni del Governo nazionale non viste di buon occhio anche al porto di Pozzallo che da anni attende di poter essere artefice del proprio destino.

MICHELE GIARDINA PAG. 33.

MICHELE GIARDINA



Un' autorità portuale unica per salvare il porto di Pozzallo

Presentato un disegno di legge all' Ars. Tra i firmatari anche l' on. Orazio Ragusa. E' l' unico modo per superare le scelte romane

POZZALLO. Province, acqua, rifiuti, termovalorizzatori, trivellazioni. Roma dispone e Palermo monta una bagarre dietro l' altra. Salvo poi a cambiare idea. Di questi giorni l' ennesimo scontro sulle Autorità portuali. Due quelle approvate per la Sicilia: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che comprende i porti di Palermo (sede) Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani; e Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, che comprende i porti di Augusta (sede) e Catania. Apriti cielo. Il presidente della Regione Crocetta dissolterra immediatamente l' ascia di guerra per dire no all' annessione del porto di Messina con l' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che comprende Gioia Tauro (sede), Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo e Tremestrieri e no ad Augusta come porto capofila, essendo Catania più importante.

Decreto da modificare? Operazione alquanto improbabile, atteso che occorrerebbe rivedere l' intera architettura del provvedimento fortemente voluto dal Ministro alle Infrastrutture

Graziano Del rio. Ad ogni modo la domanda è questa: ma in tutta questa vicenda cosa c' entra il porto di Pozzallo? Con il decreto varato dal Consiglio dei Ministri rimangono fuori dalle Autorità portuali i porti di Siracusa, Pozzallo, Gela e Licata. Mentre c' è stato silenzio assoluto per ventuno giorni, tanti quanti ne sono trascorsi dalla emanazione del decreto ad oggi, per i porti di Siracusa, Gela e Licata, per quanto riguarda invece il porto di Pozzallo, approfittando della annunciata "rottura" di Crocetta, alcuni noti esponenti politici e sindacali si sono immediatamente dati da fare con appelli, annunci e contraddittorie dichiarazioni, nel tentativo di riprendere e imporre il vecchio e anacronistico progetto politico bocciato dai fatti narrati dalla storia contemporanea, di fare anettere il porto di Pozzallo a quello di Catania.

Contrari a questa "pensata" gli operatori del settore, gli agenti marittimi, i sodalizi, centinaia di ufficiali di macchine e di coperta, il sindaco Luigi Ammatuna, il presidente del Consiglio Antonio Zocco Pisana, migliaia di cittadini comuni.

A mettere fine all' inopinata tenzone arriva il disegno di legge presentato ieri all' Assemblea Regionale Siciliana dai deputati Ragusa Orazio, Turano Girolamo, La Rocca Ruvolo Margherita, Sorbello Giuseppe, Forzese Marco, Cani Gaetano, per l' istituzione dell' Autorità portuale Regionale (Aspor). Governance autonoma regionale, dunque, per il porto di Pozzallo, come ragionevolmente auspicato da quanti hanno a cuore lo sviluppo e la crescita di questo straordinario casello autostradale che collega via mare i Paesi del Mediterraneo con l' Europa.



MICHELE GIARDINA

Autorità portuale di Augusta, Zappulla si scaglia contro Crocetta: "irresponsabile"

L' **autorità portuale** di Augusta non si tocca. Anche il deputato nazionale del PD, Pippo Zappulla si unisce al coro di "no" contro il Governatore regionale, Rosario Crocetta, intenzionato a impugnare la legge di riordino sulle **autorità portuali**. " La scelta di Augusta come sede per la nuova Autorità Portuale di Sistema non può essere messa in discussione da Crocetta o chi per lui - afferma Zappulla -, l' insistere su questo versante non solo è improprio ma pure irresponsabile. Improprio perché i criteri per la scelta sono infatti oggettivi e individuati su precisi parametri nazionali ed europei; irresponsabile perché così tende ad alimentare divisioni assolutamente inopportune e, per fortuna, in larghissima parte superate ". Zappulla prende palesemente le distanze dall' iniziativa di Crocetta, e chiede ai deputati regionali della provincia di Siracusa, ma anche a quelli della Sicilia orientale, di intervenire nei suoi confronti per evitare ulteriori e spiacevoli polemiche. " Al contrario - conclude il deputato nazionale -, questa è la fase in cui bisogna lavorare unitariamente per fare decollare l' Autorità Portuale di Sistema di Augusta in una logica di integrazione tra i diversi porti a cominciare proprio da Augusta e Catania,

valorizzando le specificità e le potenzialità di tutti ". E le dichiarazioni del presidente della Regione Sicilia sugli accorpamenti dei porti siciliani, la commentano anche i segretari generali di Cgil Cisl Uil di Siracusa, Paolo Zappulla, Paolo Sanzaro e Stefano Munafò. " Agli equilibri politici, il governatore anteponga gli interessi di tutte le province siciliane. Grave che Crocetta metta in discussione la sede dell' **autorità portuale**. La Sicilia ha nove province. Crocetta mostra tutta la sua pochezza programmatica e i limiti politici che lo contraddistinguono - aggiungono i segretari - mettere in discussione un provvedimento dell' Unione Europea e del Governo nazionale, adottato sulla base di rigidi criteri, è un atto grave nei confronti di una larga fetta del territorio isolano. Il governatore non può pensare di rafforzare i suoi equilibri politici a scapito della comunità. Il porto di Augusta, classificato tra i porti Core italiani ed europei, quindi di grande valenza tra gli scali internazionali, è strategico per l' economia di tutta la Sicilia sud orientale e, quindi, per quella della provincia di Siracusa ". " Avremmo preferito - scrivono - che il governatore si occupasse di altre difese. Quella del polo industriale, ad esempio. Fino ad oggi ha brillato per la sua assenza e, cosa ancor più grave, per il suo silenzio su quanto sta avvenendo per Eni Versalis. Oppure quella per le infrastrutture che ancora mancano.



- segue

Evidentemente la visione politica metropolitana del governatore Crocetta tende ad escludere una parte cospicua dei cittadini e dei lavoratori siciliani. Ai tavoli romani porti piuttosto le richieste di questo territorio, non contribuisca a scippare ulteriore sviluppo ". " L' autorità portuale resti ad Augusta - concludono i segretari generali di Cgil Cisl Uil - gli equilibri politici coincidano con il rispetto di ogni provincia siciliana. Crocetta non alimenti divisioni tra i territori. Ai deputati nazionali e regionali chiediamo, come avvenuto lunedì scorso, di proseguire con lo spirito unitario dimostrato. L' unico modo che abbiamo per difendere il nostro territorio e, con esso, il futuro stesso di tutti noi ". Riproduzione riservata © - Termini e Condizioni.

Augusta, l' **Autorità portuale** non è messa in discussione

I sindacati contro Crocetta: pensa solo agli equilibri politici

«Agli equilibri politici, Il governatore Rosario Crocetta anteponga gli interessi di tutte le province siciliane». Tuonano così i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil di Siracusa, Paolo Zappulla, Paolo Sanzaro e Stefano Munafò, i quali "bocciano" le dichiarazioni del presidente della Regione sugli accorpamenti dei porti siciliani.

«Le città metropolitane di Catania e di Messina sono state umiliate». Questa in sintesi la posizione del governatore che, a detta di Sanzaro, «sarebbe il segno tangibile della distrazione di Crocetta verso il territorio aretuseo».

E i 3 sindacalisti ribadiscono: «La Sicilia ha 9 province. E' grave che Crocetta metta in discussione la sede dell' **autorità portuale**. E così facendo mostra tutta la sua pochezza programmatica e i limiti politici che lo contraddistinguono».

I fatti, a loro dire, parlerebbero chiaro: «Mettere in discussione un provvedimento dell'Unione europea e del governo, adottato sulla base di rigidi criteri, è un atto grave nei confronti di una larga fetta del territorio isolano. Il governatore non può pensare di rafforzare i suoi equilibri politici a scapito della comunità. Il porto di Augusta, classificato tra i porti core italiani ed europei, quindi di grande valenza tra gli scali internazionali, è strategico per l' economia di tutta la Sicilia Sud -orientale e, quindi, per quella della provincia di Siracusa».

Già fortemente penalizzata. Vittima di diversi scippi. Tanto che i 3 segretari aggiungono: «Avremmo preferito che il governatore si occupasse di altre difese. Quella del polo industriale, ad esempio.

Fino ad oggi ha brillato per la sua assenza e, cosa ancor più grave, per il suo silenzio su quanto sta avvenendo per EniVersalis. Oppure quella per le infrastrutture che ancora mancano. Evidentemente la visione politica metropolitana del governatore Crocetta - sono ancora Zap pulla, Sanzaro e Munafò a parlare - tende a escludere una parte cospicua dei residenti e dei lavoratori siciliani».

Quanto alla riunione odierna a Roma con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delno, i sindacalisti ribadiscono: «Ai tavoli romani porti piuttosto le richieste del territorio, non contribuisca a scippare ulteriore sviluppo. L' **autorità portuale** resti ad Augusta, gli equilibri politici coincidano con il rispetto di venne realizzata alcuni anni addietro. La struttura venne ufficialmente aperta al pubblico nel marzo del 2013.

Oltre alle condizioni climatiche che hanno impedito l' accesso al monumento, durante i mesi invernali, le porte di Forte sono state nel recente passato chiuse anche per consentire la rimozione dei relitti che per anni hanno troneggiano in mezzo al mare accanto ai forti Garsia e Vittoria.

AGNESE SILIATO.

Zona Nord SIRACUSA | 31

Canoni d'arrendamento
Mancò il pagamento
proprietario di Tappeto

Ufficiali e polizia
L'arresto di un sospetto

Il sindaco pressa
«Versalis non si tocca
l'industria è a rischio
intervenga Matarrella»



Augusta, l' Autorità portuale non è messa in discussione

I sindacati contro Crocetta: pensa solo agli equilibri politici

La concessione Forte Vittoria al vaglio di Cozzo

Autorità portuale Contestato Crocetta

«La scelta di Augusta come sede per la nuova **Autorità Portuale** di Sistema non può essere messa in discussione da Crocetta o chi per lui».

A dirlo è il deputato del Pd Pippo Zappulla (nella foto): «Insistere è improprio e irresponsabile».

Improprio perché i criteri sono infatti oggettivi e individuati su precisi parametri nazionali ed europei; irresponsabile perché così tende ad alimentare divisioni». (s.s.)

The screenshot shows a page from the 'Gazzetta del Sud' newspaper. At the top, there is a section header 'Sicilia'. Below it, there are several news articles. One prominent article is titled 'Linea dura dei produttori agricoli. Bloccato il mercato ortofrutticolo', with a sub-headline 'L'Alitalia è l'unico tra i quattro test ottenuti anche la novità...'. Another article is titled 'Legambiente presenta ricorso per stop alle trivellazioni'. There are also smaller articles and photos. At the bottom of the page, there is a large advertisement for 'L'Espresso' magazine, featuring a sunburst graphic and the text 'L'Espresso 65-5'.

AP Venezia: A.T.I. dello Studio D'Appolonia s.p.a. si aggiudica gara redazione nuovo piano regolatore

Author : com

Date : 10 febbraio 2016



(FERPRESS) - Venezia, 19 FEB - "Il servizio di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Venezia, strumento tramite il quale si porranno le basi per permettere al Porto di Venezia di rimanere competitivo agli orizzonti 2030 e 2050 di pianificazione infrastrutturale europea, è stato aggiudicato pubblicamente (in via provvisoria) dalla competente Commissione di Gara". Lo annuncia in una nota l'Autorità Portuale di Venezia.

"Il servizio di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, comprensivo della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), è stato assegnato al raggruppamento di imprese D'Appolonia S.p.A., MTBS Maritime and Transport Business Solution B.V., ACQUATECNO S.R.L., Studio Paola Viganò e Rina Service S.p.A.

Entro la fine di febbraio verranno eseguiti tutti i passaggi formali per l'aggiudicazione definitiva del bando di gara, aperto ed internazionale, del valore complessivo di 1,5 milioni di euro, che era stato pubblicato dall'Autorità Portuale di Venezia lo scorso mese di settembre.

Tra gli obiettivi del nuovo Piano Regolatore Portuale ci sono: favorire un uso portuale sostenibile della laguna anche post MoSE perché incentrato sulla nuova accessibilità nautica per le merci garantita dalla piattaforma d'altura (offshore) connessa a multiterminal a terra lagunari e non, marittimi e di navigazione interna; favorire iniziative e investimenti privati coerenti con il piano di sviluppo del territorio, in particolare lungo gli assi dei corridoi Ten-T europei ai quali Venezia fornisce una radice marittima; favorire a Porto Marghera il potenziamento e l'insediamento di industrie che importano ed esportano a livello globale e che hanno bisogno della vicinanza a mare; razionalizzare il layout complessivo del porto, dei singoli terminal, cargo e passeggeri, e delle loro infrastrutture portuali; favorire in un'ottica ambientale e di mercato i collegamenti ferroviari e di navigazione interna con il retroterra; valutare sinergie con altri scali come Chioggia, Mantova, Padova o altri per la realizzazione di un sistema logistico portuale integrato, così come indicato dal nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale - conclude la nota - terrà conto anche del nuovo assetto delle Autorità Portuali di Sistema appena varate dal Governo, che vede quella dell'Adriatico settentrionale organizzarsi attorno ai Porti di Venezia e Chioggia secondo il decreto Delrio-Madia.

Petrolchimico sotto la Lanterna Regione e Porto dicono l'ultimo no

- > Rixi incontra i residenti di Sampierdarena
- > "Sicurezza a rischio, progetto irrealizzabile"
- > "Accelerare la fusione Stabile-Archivolto"

MASSIMO MINELLA

LA Regione boccia definitivamente il trasferimento del petrolchimico sotto la Lanterna. Qui infatti avrebbero dovuto trovare spazio le attività di stoccaggio e movimentazione dei prodotti, nel cuore di Sampierdarena, una delegazione che ha già pagato, o continua a farlo, un prezzo salato dal punto di vista ambientale e della qualità della vita, stretta com'è fra un por-

to che ha necessità di crescere e un sistema infrastrutturale obsoleto e penalizzante. Ma a sancire quella che potrebbe anche essere l'ultima parola sull'argomento è stato l'assessore regionale ai Porti Edoardo Rixi nel corso di un lungo incontro con le "Officine Sampierdarenesi", associazione che riunisce residenti che, da anni, si battono per il rilancio del territorio. Riunione chiusa da un verbale d'intesa, dopo aver toccato anche altri argomenti chiave per il Ponente.

SEGUE A PAGINA IV

La città e l'ambiente

Petrolchimico sotto la Lanterna la Regione dice no

Incontro dell'assessore Rixi con i residenti
"Sicurezza a rischio, parere negativo del porto"

<SIGUIE DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

UN incontro a tutto campo i cui temi-chiave verranno riesaminati all'inizio di marzo. «Abbiamo subito ribadito all'assessore la nostra contrarietà al trasferimento del polo petrolchimico sotto la Lanterna - spiega il presidente di Officine Sampierdarenesi Gianfranco Angusti, una vita passata a difendere i lavoratori del

porti come segretario della Filit, prima genovese poi nazionale, e un presente sempre al fianco di Sampierdarena - o anche Rixi ha manifestato un categorico no al trasferimento per motivi di sicurezza della navigazione, forte del parere autorevole del commissario [] o comandante della Capitaneria di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pectorina. La vicinanza tra il porto petroli, il porto pescherecci e quello commerciale, infatti, sarebbe ec-

cessiva. Anche gli spazi di manovra per le navi in quella parte di porto sarebbero insufficienti e inadatti per essere eseguiti in sicurezza».

Ma l'incontro ha trattato anche altri temi, altrettanto vitali per la delegazione, a cominciare da Lungomare Canepa, per cui l'assessore si è reso disponibile a convocare in tempi rapidi un tavolo con tutti i soggetti interessati, istituzioni, tecnici, commercianti e cittadini. «A lui abbiamo prospetta-

- segue

to, per superare il problema del transito del traffico pesante, l'utilizzo del by pass in area portuale, cioè il ponte di cantiere - continua Angusti - Stesso ragionamento per i voltini ferroviari di via Buranello per cui verrà convocato un tavolo con Rfi aperto a istituzioni locali e cittadini. Dobbiamo infatti sbloccare questa situazione di stallo che dura ormai da un anno».

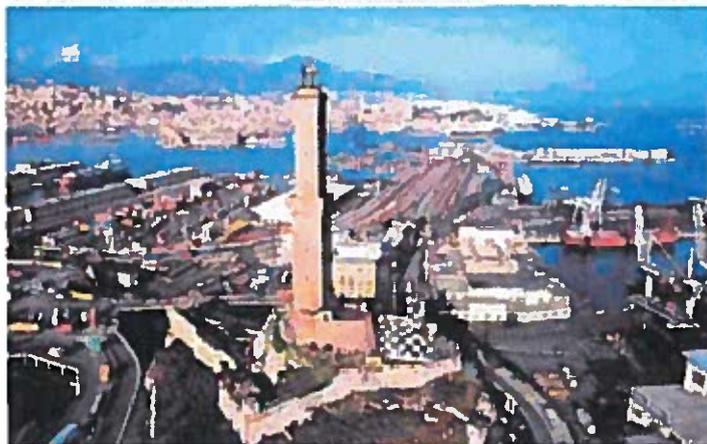
Il confronto si è poi allargato al commercio e alla cultura, temi quanto mai concreti per poter impostare una vera azione di rilancio del territorio.

Officine Sampierdarenesi ha infatti sottolineato nell'incontro con l'assessore «la debolezza dei Patti d'Area presentati dal Comune di Genova per Prè - spiega Angusti - Si tratta di uno strumento che va rivisto e rafforzato, ponendo più vincoli sui tipi di attività da inserire nelle porzioni di territorio interessate dai Patti d'Area». In effetti, sottolinea Officine Sampierdarenesi, i patti d'area sono applicabili ovunque «a prescindere da bandi che possono essere finanziati dal Comune, come a Prè - aggiunge il presidente - e in quest'ottica l'assessore Rixi ha suggerito di organizzare un incontro coi commercianti di Sampierdarena per ridiscutere dell'applicabilità dei Patti d'Area nel nostro quartiere».

Ultimo argomento il destino del teatro dell'Archivolto, eccellenza genovese che proprio la Regione intende rilanciare attraverso un percorso già delineato a Repubblica dall'assessore alla Cultura Mario Cavo e che dovrebbe andare a compimento nei

prossimi anni. «In effetti durante l'incontro con l'assessore Rixi abbiamo anche sollevato il problema dell'Archivolto - chiude Angusti - perché i prossimi due anni saranno di nuovo molto difficili e la Regione deve fare la sua parte per aiutare il teatro a uscire da questa fase di crisi fino ad arrivare al 2018, anno in cui è prevista la fusione col Teatro Stabile. Noi confidiamo però che questo percorso possa completarsi anche prima».

www.repubblica.it



La Lanterna, simbolo di Genova



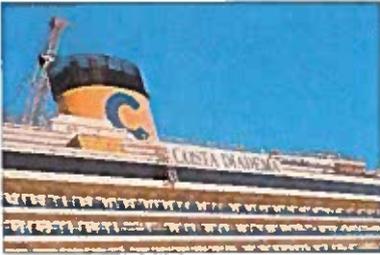
RIXI

L'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria Edoardo Rixi nettamente contrario al trasferimento del petrochimico sotto la Lanterna

NO
della Regione
trasferimento del
petrochimico
sotto la Lanterna
a Sampierdarena
Testi presentata
nel corso di un
incontro con
Officine
Sampierdarenesi



di Alinari/Contrasto - 301948



Ambiente: fumi navi Costa non incidono su salute aria

Savona

Monitoraggio rileva inquinanti nei limiti

10 febbraio, 12:39

(ANSA) - SAVONA, 10 FEB - I fumi delle navi Costa Crociere non incidono sulla qualità dell'aria di Savona, in base al monitoraggio compiuto tra marzo e luglio 2015, uno dei periodi di maggiore presenza delle navi al Palacrociere. I valori rilevati di NO₂, SO₂, metalli, benzene e particolato totale sospeso sono ampiamente inferiori ai limiti indicati dalla normativa di riferimento. L'iniziativa fa parte del protocollo d'intesa che Costa Crociere, Comune di Savona ed Autorità Portuale di Savona hanno sottoscritto a novembre dello scorso anno per lo sviluppo sostenibile nel settore crocieristico a Savona. Lo studio è stato commissionato da Costa Crociere a SIGE, società leader in Italia nel settore dell'ingegneria e monitoraggio ambientali, che collabora abitualmente con diversi enti della pubblica amministrazione. "I risultati del monitoraggio sono molto confortanti. Il nostro impegno per la tutela ambientale continua attraverso molti altri progetti, a cominciare dalle due navi a LNG, il combustibile fossile più pulito al mondo, in consegna nel 2019 e 2020, la prima delle quali sarà posizionata a Savona", ha detto Stefania Lallai, Sustainability and External Relations Director di Costa Crociere. "Siamo convinti che lavorando tutti insieme, ognuno per la sua competenza, potremo cogliere l'obiettivo condiviso di proseguire nelle azioni di miglioramento continuo delle performance ambientali nelle attività portuali", ha detto il presidente dell'Autorità Portuale di Savona Gian Luigi Miazza. "In merito alla presentazione dei dati sulla qualità dell'aria da parte di Costa Crociere, considero un fatto positivo che l'azienda sia sensibile alle richieste della nostra comunità in tema di controlli ambientali. Naturalmente le indagini devono essere continue e altri monitoraggi dovranno essere messi in atto", ha commentato il sindaco di Savona Federico Berruti. Nel periodo monitorato sono attraccate a Savona 89 navi Costa con la presenza contemporanea al Palacrociere anche di 3 navi nello stesso giorno (5 aprile e 1 maggio). La zona geografica oggetto del monitoraggio comprende un'area urbana che si estende dal lungomare Matteotti (Torre Leon Pancaldo) a via Turati, compreso il Belvedere e la parte interna di via Fagagosta (nei pressi del teatro Chiabrera). All'interno di quest'area sono stati posizionati in punti differenti, a diverse altitudini sino a 40 metri sul livello del mare, una serie di strumenti di rilevamento dei principali inquinanti dell'aria.

«Darsena Europa anche per i ro-ro»

Porto, Gallanti commenta i traffici del 2015: «Non sottovalutare il transhipment»

DI LIVORNO

«È venuto il momento di cominciare a parlare della fase "due" della Piattaforma Europa, quella dedicata alle autostrade del mare». È il segretario dell'Anas **Massimo Provinciali** a lanciare lo sguardo in avanti perché, complice la ripresa dei volumi e l'arrivo di navi sempre più grandi, il porto sta diventando sempre più piccolo, anche per il traffico ro/ro, quantitativamente il più importante per Livorno, rispetto alle esigenze degli armatori come **Girlandi** o **Moby**.

Giusto domani sarà presentato in Fortezza Vecchia il progetto della prima fase della grande infrastruttura a mare, considerata vitale per lo sviluppo del porto. «L'11, nel porto del futuro - ha aggiunto il segretario - che vanno spostati contenitori e rotabili, in modo che il traffico sia decentrato rispetto alla città e direttamente collegato con la Fipili, e il resto del

porto destinato agli altri traffici storici». Un'infrastruttura ancora più facile da realizzare rispetto al terminal contenitori - sostiene Provinciali - visto che i rotabili hanno bisogno di un piazzale per i trailer e un accosto.

Di tutto questo si è discusso ieri a Palazzo Rosciano nel corso di un approfondimento in cui **Saverio Faiilli**, responsabile **analisi economiche e statistiche** dell'Anas, ha ripercorso i risultati ottenuti dal porto nel 2015, anno in cui nessun altro porto italiano ha avuto la crescita di Livorno, se si esclude Venezia. Tutti i comparati hanno registrato segni positivi con crescite a doppia cifra. Si sono superati nuovamente i 30 milioni di tonnellate complessive di merci movimentate. Sono cresciuti anche passeggeri e crocieristi, e il traffico delle auto nuove e i forestieri. Bene il greggio e derivati, mentre il calo delle rifuse solide in sbarco a seguito della crisi

di **Grandi Molini**, è compensato da un traffico nuovo del tipo che ha superato le 200 mila tonnellate. Una differenziazione merceologica che rappresenta il vero valore di un porto moderno. «Con grandi sacrifici nel periodo di crisi il porto non ha espulso nessuno - ha commentato ancora Provinciali - facendo ricorso ad ammortizzatori sociali, e con questi numeri abbiamo ripreso anche da un punto di vista lavorativo».

In alcuni comparati si sono battuti nuovi record, come il caso del traffico contenitori. Qui la crescita è del 35% con un ritorno ai valori pre-crisi, che sono stati addirittura superati. Il nuovo record (780.874 teu) è stato possibile grazie anche al ritorno di importanti compagnie come la **Zim**. Un traffico concentrato nei due terminal in Darsena Toscana (**Tdt**, 597.210 teu, con un +38%) e **Lorenzini** (161.763 teu, che segnano il suo primato con +41%). Circa un quarto del container movimentati arriva da traffico

di trasbordo che viene sbarcato e imbarcato su altri servizi di linea, ma sul traffico import-export la crescita è stata comunque del 12,5%. Proprio sulla questione del "trashordo" il commissario **[redacted]**

ha voluto fare una precisazione: «Questa storia del transhipment, quasi viene considerato traffico di serie B, ma sta guadagnando punti in tutti i porti. Tutti i grandi porti lo fanno, Rotterdam fa oltre il 40%. Certo rende un po' di meno, ma è un traffico importante e di grande interesse, che è destinato ad aumentare, perché l'aumento delle dimensioni delle navi, da 14 mila in su, che ben difficilmente potranno servire i porti finali di destinazione spingerà all'aumento del traffico di transhipment, che quindi va visto come opportunità non una rispetto al traffico di contenitori pieni. Infine, se non c'è tanto traffico di contenitori pieni non dipende dalla capacità dei porti ma dai mercati di riferimento».

Enrico Paradisi

IL PROGETTO «SIAMO AI PRIMI POSTI IN ITALIA MA NON ABBIAMO SPAZI»

Primi studi tecnici per la piattaforma ro/ro

- LIVORNO -

PIATTAFORMA EUROPA, primo passo con la gara per la Darsena dei containers. Ma quasi in passato il commissario [redacted] ha lanciato ieri l'annuncio che si stanno cominciando a studiare i termini tecnici per il secondo passo, ovvero la piattaforma dei ro/ro. Che nei progetti di massima sull'intero porto del futuro prevede a nord delle banchine containers un settore di grande sviluppo per le Autostrade del mare. «Il fatto che Livorno stia crescendo nei traffici ro/ro e specialmente nelle richieste di nuove linee - ha detto Gallanti - ci spinge ad accelerare anche la parte di piattaforma Europa che riguarda i traghetti merci. Gli uffici



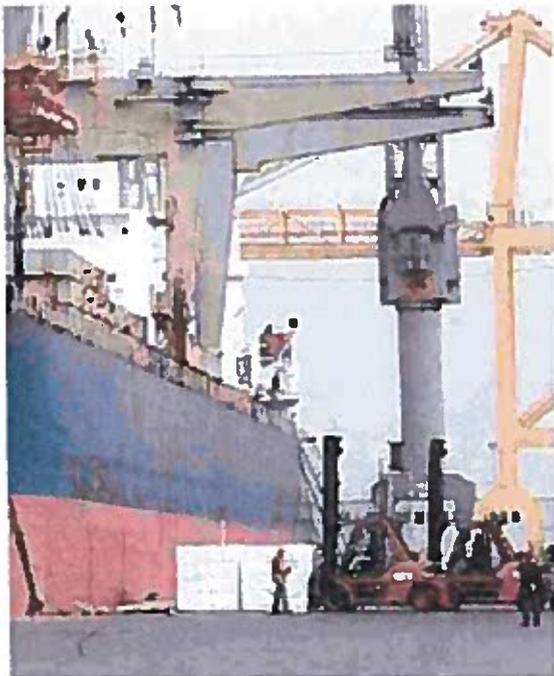
tecnici hanno già avuto i necessari input. Vogliamo e dobbiamo correre». Alla luce dei recenti incontri e scontri sugli accosti per i ro/ro, focalizzati anche e specialmente sulle richieste per il molo Italia, l'indicazione di Gallanti rispon-

de a una logica stringente: il porto è il primo in Italia e uno dei primi nel Mediterraneo per i traghetti ro/ro ma non ha più spazi. E se il ribaltamento del porto container dalla Darsena Toscana alla darsena Europa potrà liberare spazi e banchine nella prima, non saranno sufficienti: e specialmente, richiederanno un'attesa di cinque/sei anni.

DUNQUE è meglio mettere mano prima possibile anche alla piattaforma delle Autostrade del mare: che richiederà anch'essa una gara europea, e quindi tempi non velocissimi. Partire subito dunque, è un imperativo, supportato dalla richiesta che cresce. Nella foto il segretario

[redacted] Massimo Provinciali.

A.F.



I TRAFFICI Cresce la movimentazione dei traffici ro/ro

Livorno: bilancio del 2015 alla prova dei fatti. Il Porto di nuovo in moto

A Palazzo Rosciano una conferenza stampa su traffici e prospettive di sviluppo .Provinciali: «Il 2016 sarà l'anno dei rotabili». Occhi puntati sul secondo modulo della Piattaforma Europa

Livorno, 10 febbraio 2016 - Il primato sui container; la crescente importanza del traffico dei rotabili; i tassi occupazionali in crescita e un porto di nuovo attore nello scacchiere internazionale: il commissario Gallanti, in una conferenza stampa organizzata stamani a Palazzo Rosciano, rivendica i risultati raggiunti in questi anni, e lo fa ponendo l'accento su un porto, quello di Livorno, che ha finalmente riacceso il motore e punta la prua verso nuovi traguardi.

«Se il 2015 è stato l'anno del Piano Regolatore Portuale e della prima fase della Piattaforma Europa, il 2016 sarà l'anno dei rotabili», dichiara il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, che aggiunge: «i Ro/Ro rimangono il traffico quantitativamente più importante per il nostro porto, che - lo dimostrano gli ultimi episodi - è diventato troppo piccolo per le esigenze di armatori come Moby e Grimaldi».

Ecco perché diventa prioritario offrire nuove risposte e soluzioni. Quali? Provinciali lo dichiara apertamente: «Dobbiamo puntare a realizzare anche il secondo modulo della Piattaforma Europa, che prevede di destinare il terrapieno Nord alle autostrade del Mare. Si tratterebbe di una infrastruttura molto più facile da realizzare rispetto a quella dedicata ai container: in fin dei conti, i rotabili hanno bisogno di poco: basta un accosto poppiero e uno spazio per parcheggiare i trailer».



«Gli anni che seguono - afferma Gallanti - saranno fondamentali per il nostro scalo».

- segue

L'avvocato dei moli lo mette in evidenza guardando non soltanto alla partita della Piattaforma Europa - una partita delicata, che ha nel bando di gara appena pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il suo punto chiave, e che vede Livorno impegnata in uno dei project financing più importanti della storia recente -, ma anche prendendo a riferimento il consuntivo dei traffici dell'anno appena passato, di cui il responsabile Ufficio Analisi Economiche e Statistiche, Saverio Failli, ha fornito stamani un resoconto dettagliato.

Si tratta di consuntivo tutto giocato sulle differenze tra i volumi di traffico del 2015 e quelli totalizzati nell'anno dei record, il 2008: «È vero - ammonisce Gallanti - che il 2008, specialmente per il Terminal Darsena Toscana, è stato un anno irripetibile, ma è anche vero che quei risultati furono pesantemente condizionati dal blocco delle operazioni al Vte di Voltri, causato dal malfunzionamento del sistema informatico Vte Cosmos».

Anche l'incidenza delle operazioni di transhipment sulla movimentazione totale, che nel 2008 risultava pari al 10,5% e che sette anni dopo è arrivata a pesare per un quarto del totale dei container sbarcati e imbarcati, va vista alla luce dei risultati raggiunti in questo comparto. L'ex presidente del Porto di Genova indica ancora una volta i dati statistici: «Se escludiamo i trasbordi - afferma - abbiamo movimentato 584 mila Teus, quasi 64 mila in più rispetto al 2014. Con riferimento ai contenitori pieni, abbiamo movimentato 190mila Teus nello sbarco e quasi 243 mila nell'imbarco. Dietro alle quinte di queste performance non c'è nessun influsso astrale, ma un porto che sta tornando a crescere».

E, poi, rimanendo sempre in tema di transhipment, chi lo ha detto che il trasbordo dei container dalle grandi navi oceaniche su unità più piccole per i servizi regionali sia un'attività di poco conto? Il commissario dell'APL cita ad uno ad uno tutti i principali porti europei, a partire da Valencia, le cui operazioni di trasbordo pesano per più del 50% del totale.

Infine - aggiunge Gallanti - la crescita del traffico di transhipment non è che la conseguenza del gigantismo navale: «gli armatori hanno poca scelta, perché hanno pochi scali dove andare, gli altri dovranno obbligatoriamente essere serviti dalle navi feeder, le cui dimensioni stanno comunque aumentando».

E a proposito di dimensioni, il numero uno del Porto di Livorno sottolinea come rispetto al 2008 siano arrivate 235 navi in più con una capacità di carico dai 4mila ai 7500 teus: un dato, questo, che per il commissario dell'APL dimostra meglio di ogni altra cifra fino a che misura lo scalo abbia saputo adattarsi alle esigenze degli armatori, «mettendo mano a investimenti milionari per modernizzare le infrastrutture esistenti e facendo sì che, pur con tutti i limiti fisiologici di cui risente il porto, diventasse possibile accogliere unità navali di dimensioni comunque consistenti».

Infine, un'ultima riflessione sulla movimentazione complessiva dei traffici e le 32.7 mln di tonn. di merce totalizzate nel 2015: «Soltanto nel 2008 e nel 2010 siamo riusciti a superare la quota delle 30 mln di tonn. di merce- conclude Gallanti - Quest'anno siamo tra i porti che sono cresciuti di più: in Italia solo Venezia ha avuto tassi di crescita simili ai nostri»

Traffici- alcuni dati interessanti(1)

Il Porto di nuovo in moto nel 2015. Provinciali: "Il 2016 sarà l'anno dei rotabili"

16 febbraio 2016 17:27 Economia e Lavoro Livorno



Provinciali e Gallani

Il primato sui container, la crescente importanza del traffico dei rotabili, i tassi occupazionali in crescita e un porto di nuovo attore nella scacchiere internazionale. Il commissario Gallani, in una conferenza stampa organizzata stamattina a Palazzo Rucellai, rievoca i risultati raggiunti in questi anni, e lo fa ponendo l'accento su un porto: quello di Livorno, che ha finalmente riaperto il motore e punta la prua verso nuovi traguardi.

«Se il 2015 è stato l'anno del Piano Regolatore Portuale e della prima fase della Piattaforma Europa, il 2016 sarà l'anno dei rotabili», dichiara il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, che aggiunge: «I

Rotabili rimangono il traffico quantitativamente più importante per il nostro porto, che - lo dimostrano gli ultimi esercizi - è diventato troppo piccolo

- segue

per le esigenze di armatori come Moby e Grimaldi».

Ecco perché diventa prioritario offrire nuove risposte e soluzioni. Quali? Provinciali lo dichiara apertamente: «Dobbiamo puntare a realizzare anche il secondo modulo della Piattaforma Europa, che prevede di destinare il terrapieno Nord alle autostrade del Mare. Si tratterebbe di una infrastruttura molto più facile da realizzare rispetto a quella dedicata ai container. In fin dei conti, i rotabili hanno bisogno di poco: basta un accosto popolare e uno spazio per parcheggiare i trailer».

«Gli anni che seguono – afferma Gallanti – saranno fondamentali per il nostro scalo». L'avvocato dei porti lo mette in evidenza guardando non soltanto alla partita della Piattaforma Europa – una partita delicata, che ha nel bando di gara appena pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il suo punto chiave, e che vede Livorno impegnata in uno dei project financing più importanti della storia recente –, ma anche prendendo a riferimento il consuntivo del traffico dell'anno appena passato, di cui il responsabile Ufficio Analisi Economiche e Statistiche Saverio Falli ha fornito stamani un resoconto dettagliato.

Si tratta di consuntivo tutto giocato sulle differenze tra i volumi di traffico del 2015 e quelli totalizzati nell'anno dei record, il 2008. «È vero – ammonisce Gallanti – che il 2006, specialmente per il Terminal Darsena Toscana, è stato un anno irripetibile, ma è anche vero che quei risultati furono pesantemente condizionati dal blocco delle operazioni al Via di Votri, causato dal malfunzionamento del sistema informatico Via Cosmos».

Anche l'incidenza delle operazioni di transshipment sulla movimentazione totale, che nel 2008 risultava pari al 10,5% e che sette anni dopo è arrivata a pesare per un quarto del totale dei container sbarcati e imbarcati, va vista alla luce dei risultati raggiunti in questo comparto. L'ex presidente del Porto di Genova indica ancora una volta i dati statistici: «Se escludiamo i trasbordi – afferma – abbiamo movimentato 584 mila Teus, quasi 64 mila in più rispetto al 2014. Con riferimento ai contenitori pieni abbiamo movimentato 190mila Teus nello sbarco e quasi 213 mila nell'imbarco. Dietro alle quinte di queste performance non c'è nessun infuso aleale, ma un porto che sta tornando a crescere».

E, poi, rimanendo sempre in tema di transshipment, chi lo ha detto che il trasbordo dei container dalle grandi navi oceaniche su unità più piccole per i servizi regionali sia un'attività di poca conta? Il commissario dell'APL cita ad uno ad uno tutti i principali porti europei, a partire da Valencia, le cui operazioni di trasbordo pesano per più del 50% del totale.

Infine – aggiunge Gallanti – la crescita del traffico di transshipment non è che la conseguenza del gigantismo navale: «Gli armatori hanno poca scelta, perché hanno pochi scali dove andare, gli altri dovranno obbligatoriamente essere serviti dalle navi leader, le cui dimensioni stanno comunque aumentando».

E a proposito di dimensioni, il numero uno del Porto di Livorno sottolinea come rispetto al 2009 siano arrivate 235 navi in più con una capacità di carico dai 4mila ai 7500 teus: un dato, questo, che per il commissario dell'APL dimostra meglio di ogni altra cifra fino a che misura lo scalo abbia saputo adattarsi alle esigenze degli armatori, «mettendo mano a investimenti milionari per modernizzare le infrastrutture esistenti e facendo sì che, pur con tutti i limiti fisici di cui risente il porto diventasse possibile accogliere unità navali di dimensioni comunque consistenti».

Infine, un'ultima riflessione sulla movimentazione complessiva del traffico e la 32,7 mln di tonn. di merce totalizzata nel 2015: «Soltanto nel 2008 e nel 2010 siamo riusciti a superare la quota delle 30 mln di tonn. di merce», conclude Gallanti. «Quest'anno siamo tra i porti che sono cresciuti di più: in Italia solo Venezia ha avuto tassi di crescita simili ai nostri».

LE SFIDE DEL PORTO

VERSO LA PIATTAFORMA EUROPA

DOMANI IL PRESIDENTE DELLA REGIONE TOSCANA ENRICO ROSSI SARA A LIVORNO PER PRESENTARE IL BANDO DI GARA PER LA REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA

Numeri record e nuove strategie ma resta il nodo delle Porte Vinciane

Il bilancio 2015 Domani il governatore a Livorno

-LIVORNO-

DI TUTTO e di più nell'incontro di ieri in [redacted] con il commissario straordinario [redacted] (nella foto) e il segretario generale Massimo Provinciali. Si è partiti dai consuntivi del traffico 2015: con l'orgogliosa riaffermazione di un porto che è cresciuto forte, più degli altri scali concorrenti nel Mediterraneo. Ma alla fine c'è stato spazio per svariate tematiche connesse al futuro: anche in relazione all'incontro di domani con il presidente della Regione per entrare nel merito della gara per la piattaforma Europa. Cominciamo con i container. Si è già scritto che è record assoluto, con 780.874 teu (+ 35,2%). TDT ha fatto il 72% del totale con un + 28% mentre il terminal Lorenzini ha messo in cantiere un clamoroso +41% grazie anche a Msc. Poi seri si è entrato in un interessante dettaglio, quello dei transhipment, ovvero dei trasbordi: sono aumentati di quattro volte, in particolare con Zim. E Galliani ha ricordato non solo che i trasbordi hanno per il lavoro nei terminal un valore doppio (si scaricano i teu da una nave e si ricaricano su un'altra) ma stanno aumentando in tutti i porti importanti perché le crescenti dimensioni delle full-containers impongono che sempre più porti diventino piccoli "hub", dove riempire le navi più grandi con l'apporto di navi feeder. I trasbordi segno di debolezza? Tutt'altro - ha detto Galliani - visto che a Rotterdam valgono il 40% del movimento complessivo, a Valencia quasi altrettanto. Vero che rendono di meno all'indotto ma per il porto sono ricchezza. Altro tema la messa in sicurezza della



La foce armata

«LA FOCE armata dello Scolmatore dovrebbe realizzarsi nell'arco di un paio d'anni»

Darsena Toscana con il passaggio della gestione delle porte vinciane [redacted]. Una soluzione urgente che verrà ribadita anche domani nell'incontro con Rossi.

Si sa che nella finanziaria della Regione è previsto il passaggio della gestione delle porte vinciane a Firenze, che a sua volta si avvarrà dell'Authority. Ma sono i tempi a preoccupare perché nei giorni scorsi è stato consegnato il dragaggio della Darsena e con le porte aperte sarà vanificato.

DA ACCELERARE anche la "Foce armata" dello Scolmatore, unica soluzione definitiva. Secondo Provinciali dovrebbe realizzarsi nell'arco di un paio d'anni. Infine: a gara della Porto 2000 sta entrando nella sua fase centrale. Entro marzo sarà nominata la com-

missione (esterna all'Ap) per valutare le offerte, che devono essere presentate entro il 3 aprile. I quattro raggruppamenti in corsa stanno predisponendo le offerte in project financing. Strettamente collegato alla gara, il trasferimento del TCO (terminal colata Orlandi) alla radice della sponda est della Darsena Toscana. Non un piccolo problema, perché il TCO chiede [redacted] di supportare le spese di trasferimento mentre palazzo Rosciano non sembra disponibile. Il rischio è di arrivare ai sistemi forti, agendo sulla concessione. Non lo vuole nessuno: ma...

A.F.

Merci. In aumento tutti i comparti escluse rinfuse solide (-1,2%)

Il porto di Livorno riparte: record dei traffici container

Livorno Dopo anni non facili si consolida la ripresa del porto di Livorno che, nel 2015, ha raggiunto i 32,7 milioni di tonnellate di merci movimentate, segnando la maggiore crescita (+15,4%) tra i principali scali italiani, e tornando a livelli pre-crisi per il traffico container. Quest'ultimo, infatti, ha toccato la quota 780.874 teu (contenitori da 20 piedi), superando così il record del lontano 2008 che era stato di 778.864 teu.

La performance del porto labronico è stata possibile grazie anche a una serie di azioni promosse dall'Autorità portuale per garantire miglie tecniche/infrastrutturali. Ad esempio i lavori di dragaggio nel canale d'ingresso del porto e nel bacino di evoluzione. Opere che si completeranno con l'approfondimento del fondale della Darsena Toscana, l'inizio del quale è previsto a marzo. In attesa della realizzazione del grande progetto della Piattaforma Europa, che prevede l'ampliamento a mare dello scalo e la costruzione di un nuovo terminal contenitori. Un piano in project financing, il cui bando - per la prima fase - è stato pubblicato a gennaio e ha un valore 504 milioni, 326 dei quali a carico dei privati.

«La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico - spiega il commissario (già presidente) del porto, Giuliano Gallanti - confermano il trend di crescita del porto: gli armatori ci stanno dando fiducia (il riferimento è al ritorno dell'israeliana Zim e ai servizi della Hapag Lloyd, ndr) e stanno premiando la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattaforma Europa».

In effetti, le banchine livornesi mostrano una crescita in tutti i principali comparti: i rotabili (+3,6%) e i forestali (+24,9%), le auto nuove (+22,4%), le crociere (+11,4%, con 697.995 passeggeri), i traghetti (+4,5%) e le rinfuse liquide (+14,3%); unico dato negativo, il -1,2% delle rinfuse solide, dovuto, spigano all'Autorità portuale, «alla crisi che sta attraversando la società Grandi Molini».

Per quanto riguarda i container, Gallanti sottolinea l'incidenza delle operazioni di transhipment sulla movimentazione totale, che nel 2008 (anno del record pre-crisi) risultava pari al 10,5% e che, sette anni dopo, è arrivata a pesare (grazie alla Zim) per il 25% del totale dei container sbarcati e imbarcati. «Se escludiamo i trasbordi - afferma Gallanti - abbiamo movimentato 584 mila teu, quasi 64 mila in più



- segue

rispetto al 2014. Con riferimento ai contenitori pieni, abbiamo spostato 190mila teu nello sbarco e quasi 243mila in imbarco.

Dietro alle quinte di queste performance non c'è nessun influsso astrale, ma un **porto** che sta tornando a crescere».

Il segretario generale dell' Authority, Massimo Provinciali, aggiunge: «Se il 2015 è stato l' anno del piano regolatore **portuale** e della prima fase della Piattaforma Europa, il 2016 sarà l' anno dei rotabili. I ro-ro rimangono il traffico quantitativamente più importante per il nostro **porto**, che è diventato troppo piccolo per le esigenze di **armatori** come Moby e Grimaldi. Dobbiamo puntare a realizzare anche il secondo modulo della Piattaforma Europa, che prevede di destinare il terrapieno Nord alle autostrade del mare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

Il Tirreno

MARE E DIVIETI

Il porto Mediceo resti aperto a tutti

■ È mai possibile una città di mare come la nostra dove i livornesi amanti del mare e del nostro porto si debbano ritrovare dopo anni vissuti in città a essere privati ingiustamente dell'accesso anche a piedi nel nostro porto mediceo. A breve verrà chiuso all'accesso anche a piedi i nostri moli portuali medicei, privando i livornesi, anziani, pescatori sportivi, bambini e quanto altro di svagarsi, camminando e pedalando abitualmente. Abituamente in esso, comprendo giustamente l'autorità preposta, quando i moli sono operativi per la sicurezza ecc. Però non comprendo la non tollerabilità di frequentare il mediceo quando ci sono giornate con moli e scalinata centrale abbattuta a suo tempo liberi! Tuttavia speriamo al più presto in codeste autorità di farci usufruire ancora con beneficio e rispetto verso la cittadinanza del nostro amato mediceo.

Claudio Bertini

Brevi

L' Autorità portuale volano di sviluppo

"Autorità portuale fattore di sviluppo per l'economia del territorio".

Se ne parlerà sabato alle 10,30 nell'aula consiliare. L'iniziativa è di Gianfilippo Muscianisi, presidente del Centro Studi Civis Milazzo. Ai lavori, coordinati da Giovanni Frazzica, interverranno il sindaco Formica, il presidente del consiglio comunale Nastasi, Maurizio Ballistreri, Giovanni Mollica, i deputati Giuseppe Lupo e Giuseppe Picciolo, Tonino Genovese, Cosimo Infrerera, Nino Nastasi, Massimo Finocchiaro e Antonio Gallo.

58 | **Milazzo** | 11 febbraio 2016 | **gazzetta del sud**

Vigili del fuoco, organico ridotto all'osso

Una 200 persone...
L'organico dei vigili del fuoco di Milazzo è ridotto all'osso. Il sindaco Formica ha chiesto che venga aumentato a 200 unità. Attualmente sono 150. Il numero è insufficiente per la sicurezza della città, che ha una popolazione di 15.000 abitanti. Formica ha chiesto che venga aumentato a 200 unità. Attualmente sono 150. Il numero è insufficiente per la sicurezza della città, che ha una popolazione di 15.000 abitanti.



Lotta ai disagi e alle devianze: il Piano di zona

Il sindaco Formica ha chiesto che venga approvato il Piano di zona per la lotta ai disagi e alle devianze. Il piano prevede l'istituzione di una commissione di studio e di una commissione di vigilanza. Il piano prevede l'istituzione di una commissione di studio e di una commissione di vigilanza.



Revoca disesto e nodi di bilancio Formica davanti alla Corte dei Conti

Il sindaco Formica ha chiesto che venga revocato il disesto e i nodi di bilancio. La Corte dei Conti ha chiesto che venga revocato il disesto e i nodi di bilancio.



Principio di incendio scatenò il panico

Un principio di incendio ha scatenato il panico. I vigili del fuoco sono intervenuti per spegnere il fuoco. I vigili del fuoco sono intervenuti per spegnere il fuoco.



Escavatore si inclina Operatore in salvo

Un escavatore si è inclinato e l'operatore è in salvo. I soccorsi sono arrivati in tempo. I soccorsi sono arrivati in tempo.



0 Milazzo

Escavatore si ribalta, paura al porto

«Brutto» incidente nel cantiere portuale dove si stanno effettuando i lavori di ampliamento della banchina commerciale XX Luglio con il riempimento delle vasche. E' stata una vera fortuna che, con il ribaltamento dell'escavatore, l'operatore non ha subito serie ferite. L'escavatore si è "infossato" facendo cadere l'operatore fuori dal raggio di azione del mezzo di rimozione. Sull'incidente indagano le **Autorità marittime e portuali**. (*ALA*)

01 Cronaca di Messina

Mutui fantasma a Brolo, chiesto il processo per 23

Chiedo degli insediamenti eccetto di zona per fare strutture, da fare il deposito regolare del P.L. Luzzati e l'ex giunta



Chiedo degli insediamenti eccetto di zona per fare strutture, da fare il deposito regolare del P.L. Luzzati e l'ex giunta

Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma. L'incidente è avvenuto nel cantiere portuale di Brolo, dove si stanno effettuando i lavori di ampliamento della banchina commerciale XX Luglio con il riempimento delle vasche. L'escavatore si è ribaltato, facendo cadere l'operatore fuori dal raggio di azione del mezzo di rimozione. Sull'incidente indagano le Autorità marittime e portuali. (*ALA*)

IN BREVE

Un comitato per una più equa ripartizione

Un comitato di cittadini si è costituito per chiedere una più equa ripartizione delle risorse pubbliche. Il comitato è formato da cittadini di diverse fasce di reddito e di diverse professioni. Il comitato si è costituito in seguito a una manifestazione che si è tenuta a Brolo.



Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma.

Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma.

Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma.

Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma.

Usura e racket, l'accusa non regge Assoluzione per dieci imputati

Il tribunale di Brolo ha assolto dieci imputati per usura e racket. L'accusa non reggeva. Il giudice ha ritenuto che le prove non erano sufficienti per sostenere l'accusa. I giudici hanno anche condannato alcuni imputati per altri reati.

Lavori a Forza d'Agrò, niente acqua per 36 ore

A Forza d'Agrò i lavori di manutenzione delle opere idriche sono stati interrotti per 36 ore a causa di un guasto. I tecnici stanno lavorando per risolvere il problema. I cittadini sono stati avvertiti con anticipo.

I lavori di manutenzione delle opere idriche a Forza d'Agrò sono stati interrotti per 36 ore a causa di un guasto. I tecnici stanno lavorando per risolvere il problema. I cittadini sono stati avvertiti con anticipo.

Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma.

Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma.

Il sindaco di Brolo, Giuseppe Luzzati, ha chiesto il processo per 23 persone coinvolte in un caso di mutui fantasma.

AUGUSTA, IL COMMISSARIO DELL' **AUTORITÀ PORTUALE** STA ESAMINANDO 5 RICHIESTE

La concessione Forte Vittoria al vaglio di Cozzo

AUGUSTA. L' **autorità portuale** sta esaminando 5 richieste di concessione del Forte Vittoria, il bene monumentale restaurato nel 2009 che il commissario Alberto Cozzo attenendosi a un obbligo di legge ha deciso di dare in gestione.

Le richieste provengono tutte da realtà locali, associazioni e imprese.

Hanno presentato progetti rispondendo all' avviso pubblicato dalla Port Authority l' anno scorso che è già scaduto.

Come fa sapere il commissario dell' **Autorità portuale**, i progetti saranno valutati nei dettagli, ma il Forte sarà affidato solo se l' impresa o l' associazione che intende occuparsene è in possesso dei requisiti necessari per farlo e soprattutto se ha proposto un idoneo utilizzo del bene. Il Forte Vittoria è una struttura demaniale in carico alla Port Authority. Negli anni passati è stata sottoposta a interventi di restauro ultimati 7 anni fa. Quando nel 2009 lavori vennero conclusi, il Forte fu destinato a ospitare un centro studi. Progetto che, però non si è mai realizzato.

Il monumento è stato più volte aperto al pubblico e ha ospitato eventi, con vegni e conferenze. L' antico monumento militare è

stato scelto come incantevole location, previo **autorizzazione** concessa dall' ente **portuale**, per iniziative a carattere, istituzionale, culturale e ludico -ricreativo. Il commissario Cozzo ribadisce che l' **Autorità portuale**, non essendo un soggetto imprenditoriale, non può gestire il bene. Qualora nessun progetto dei 5 presentati sarà confacente alle potenzialità della struttura, non tramonerà, comunque, il proposito di darla in concessione.

La destinazione d' uso è scientifico culturale. L' ente **portuale** si riserva di decidere, nel momento in cui riterrà idonea una proposta, anche sulla durata della concessione che, in base al progetto e alle iniziative da concretizzare, potrebbe avere la durata di 20 anni. L' affidamento della struttura a imprese o associazioni non precluderà alla gente la possibilità di visitare la fortificazione spagnola, realizzata all' interno del porto di Augusta nel 1600. Il privato che si aggiudicherà la gestione del Forte Vittoria dovrà renderlo accessibile ai visitatori.

Intanto in seguito al ripristino del pontile d' accesso il bene monumentale è tornato visitabile. Possono accedervi gruppi, scolaresche o singoli cittadini, i quali però devono sostenere le spese per raggiungere il porto che si trova in mezzo al mare. La passerella per renderlo accessibile in sicurezza,



I sindacati pressano e Versatis non si tocca l'industria è a rischio intervenga Mattarella



Augusta, l' Autorità portuale non è messa in discussione

I sindacati contro Crocetta: presa solo agli equilibri politici

La notizia è che il commissario dell' Autorità portuale di Augusta, Alberto Cozzo, ha deciso di dare in gestione il Forte Vittoria a una delle cinque associazioni o imprese che hanno presentato progetti. La notizia è stata annunciata dal commissario Cozzo in un'intervista a un giornale locale. Cozzo ha detto che il Forte Vittoria è un bene demaniale e che l' Autorità portuale non può gestirlo. Ha detto che il Forte Vittoria è un bene di grande valore storico e culturale e che deve essere gestito in modo da preservarlo e valorizzarlo. Ha detto che il Forte Vittoria è un bene che deve essere messo a disposizione della comunità e che deve essere gestito in modo da essere accessibile a tutti. Ha detto che il Forte Vittoria è un bene che deve essere gestito in modo da essere sicuro e che deve essere gestito in modo da essere sostenibile.

La concessione Forte Vittoria al vaglio di Cozzo

La notizia è che il commissario dell' Autorità portuale di Augusta, Alberto Cozzo, ha deciso di dare in gestione il Forte Vittoria a una delle cinque associazioni o imprese che hanno presentato progetti. La notizia è stata annunciata dal commissario Cozzo in un'intervista a un giornale locale. Cozzo ha detto che il Forte Vittoria è un bene demaniale e che l' Autorità portuale non può gestirlo. Ha detto che il Forte Vittoria è un bene di grande valore storico e culturale e che deve essere gestito in modo da preservarlo e valorizzarlo. Ha detto che il Forte Vittoria è un bene che deve essere messo a disposizione della comunità e che deve essere gestito in modo da essere accessibile a tutti. Ha detto che il Forte Vittoria è un bene che deve essere gestito in modo da essere sicuro e che deve essere gestito in modo da essere sostenibile.

- segue

ogni provincia siciliana. Crocetta non alimenti divisioni tra i territori».

Infine una richiesta ai deputati nazionali e regionali «a proseguire con lo spirito unitario dimostrato, l'unico modo che abbiamo per difendere il nostro territorio e il futuro di tutti noi». Un coro unanime, insomma, un appello, che ha quasi il sapore di un grido di dolore, di una richiesta di aiuto, a cui si unisce il deputato nazionale del Pd, Pippo Zappulla, il quale chiarisce: «La scelta di Augusta come sede per la nuova Autorità portuale di sistema non può essere messa in discussione da Crocetta o chi per lui. Insistere su questo versante non solo è improprio ma anche irresponsabile».

E Zappulla spiega: «Improprio perché i criteri per la scelta sono infatti oggettivi e individuati su precisi parametri nazionali ed europei. Irresponsabile perché così tende ad alimentare divisioni assolutamente inopportune e, per fortuna, in larghissima parte superate. Per quanto mi riguarda, in questa iniziativa, Crocetta non mi rappresenta e chiedo ai deputati regionali della provincia di Siracusa, ma anche a quelli della Sicilia orientale, di intervenire nei suoi confronti per evitare ulteriori e spiacevoli polemiche. Al contrario - conclude Zappulla - questa è la fase in cui bisogna lavorare unitariamente per fare decollare l'Autorità portuale di sistema di Augusta in una logica di integrazione tra i diversi porti a cominciare proprio da Augusta e Catania, valorizzando le specificità e le potenzialità di tutti».

PAOLA ALTOMONTE.

PAOLA ALTOMONTE



Porti toscani, dalla Regione in arrivo 4 milioni

Firenze - Finanziamenti per Viareggio (Lucca), Marina di Campo (Livorno), Porto Santo Stefano e Isola del Giglio (Grosseto).

Firenze - I porti toscani di Viareggio (Lucca), Marina di Campo (Livorno), Porto Santo Stefano e Isola del Giglio (Grosseto) potranno contare per il 2016 su un finanziamento complessivo di 3 milioni e 890 mila euro, che serviranno a realizzare investimenti nei settori della sicurezza, dell'efficienza e dello sviluppo ulteriore delle strutture e delle infrastrutture portuali. A individuare le risorse finanziarie per il 2016 è una delibera approvata dalla giunta regionale, su proposta dell'assessore alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli. Si tratta di risorse, spiega un comunicato stampa, destinate ai porti toscani che ricadono sotto l'Autorità portuale regionale e che puntano a proseguire o realizzare gli interventi previsti dal piano annuale di attività dell'autorità portuale regionale. La giunta ha deciso anche la ripartizione delle risorse. Al porto di Viareggio sono destinati complessivamente 3 milioni e 350 mila euro, di cui 750 mila euro destinati ai lavori di escavo dei fondali delle darsene interne e alla messa in opera di impianti, opere e servizi alle banchine pubbliche. **A queste si aggiungono poi risorse per 2 milioni e 600 mila euro per la realizzazione della nuova banchina commerciale.** A Marina di Campo andranno invece 340 mila euro per consentire l'escavo dei fondali, necessario a mantenere la navigabilità e l'ormeggio. Porto Santo Stefano potrà contare su 100 mila euro, per finanziare studi ed attività volte all'attuazione del Piano Regolatore Portuale. All'Isola del Giglio vanno invece 100 mila euro, finalizzate all'avvio della riqualificazione di banchine e piazzali

Toscana: in arrivo finanziamenti di quasi 4 milioni di euro per infrastrutture porti regionali

Author : com

Date : 10 febbraio 2016



(FERPRESS) - Firenze, 10 FEB - "I porti toscani di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio potranno contare per il 2016 su un finanziamento complessivo di 3 milioni e 890 mila euro, che serviranno a realizzare investimenti nei settori della sicurezza, dell'efficienza e dello sviluppo ulteriore delle strutture e delle infrastrutture portuali". Lo annuncia in una nota la Regione Toscana.

"A individuare le risorse finanziarie per il 2016 è una delibera approvata dalla giunta regionale, su proposta dell'assessore alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli. Si tratta di risorse destinate ai porti toscani che ricadono sotto l'Autorità portuale regionale e che puntano a proseguire o realizzare gli interventi previsti dal piano annuale di attività dell'autorità portuale regionale. La giunta ha deciso anche la ripartizione delle risorse.

Al Porto di Viareggio - precisa la nota - sono destinati complessivamente 3 milioni e 350 mila euro, di cui 750 mila euro destinati ai lavori di escavo dei fondali delle darsene interne e alla messa in opera di impianti, opere e servizi alle banchine pubbliche. A queste si aggiungono poi risorse per 2 milioni e 600 mila euro per la realizzazione della nuova banchina commerciale.

A Marina di Campo andranno invece 340 mila euro per consentire l'escavo dei fondali, necessario a mantenere la navigabilità e l'ormeggio. Porto Santo Stefano potrà contare su 100 mila euro, per finanziare studi ed attività volte all'attuazione del Piano Regolatore Portuale All'Isola del Giglio vanno invece 100 mila euro, finalizzate all'avvio della riqualificazione di banchine e piazzali".

[/dc]

CAMPO NELL'ELBA

L'ITER

IL PROGETTO PER L'ESCAVO DEL PORTO È A BUON PUNTO. «ABBIAMO PROVVEDUTO AD ASSEGNARE - SPIEGA IL SINDACO LORENZO LAMBARDI - L'INCARICO PER LA CARATTERIZZAZIONE DELLE SABBIE».

Porti, ecco il finanziamento regionale A Marina assegnati 340mila euro

Serviranno all'escavo dei fondali per combattere l'insabbiamento

- CAMPO NELL'ELBA -

I PORTI TOSCANI di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio potranno contare per il 2016 su un finanziamento complessivo di 3 milioni e 890 mila euro che serviranno per realizzare investimenti nei settori della sicurezza, dell'efficienza e dello sviluppo ulteriore delle strutture e delle infrastrutture portuali. A individuare le risorse finanziarie per l'anno da poco iniziato è un'apposita delibera approvata ieri dalla giunta regionale, su proposta dell'assessore alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli. Si tratta di risorse destinate ai

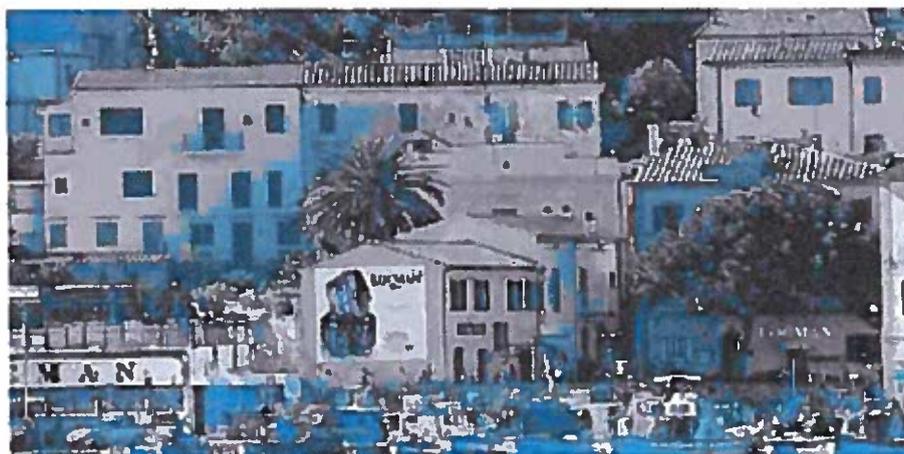
porti della Toscana che ricadono sotto il bilancio regionale e che puntano a proseguire o realizzare gli interventi previsti dal piano annuale di attività del bilancio regionale. La giunta guidata dal governatore Enrico Rossi ha deciso anche la ripartizione delle risorse.

A MARINA di Campo andranno 340 mila euro per consentire l'escavo dei fondali, necessario a mantenere la navigabilità e l'ormeggio nella zona portuale evitando al continuo insabbiamento della stessa a causa del gioco delle correnti. Approvato recentemente dal comitato portuale insieme al progetto preliminare per l'adeguamento e la ristrutturazio-

ne della diga foranea che prevede una spesa superiore ai 2.600.000 euro, ancora da finanziare, l'iter del progetto per l'escavo del porto campese è già a buon punto. «Abbiamo già provveduto ad assegnare - spiega Lorenzo Lambardi, sindaco di Campo nell'Elba - l'incarico per la caratterizzazione delle sabbie. Una volta ottenuti i risultati delle analisi, sulla base di essi dovrà essere stabilito l'esatto quantitativo di materiale da movimentare dalla zona del porto dove si è verificata la situazione di insabbiamento. Infine si potrà finalmente bandire la gara per appaltare i lavori dell'escavo vero e proprio che il bilancio regionale ci ha garantito che potranno avere inizio entro la fine dell'anno in corso».

APPRODO

Il porto di Marina di Campo può contare su un contributo approvato e finanziato dalla Regione





Trasporti: da domani al via aliscafo Porto Empedocle-Pelagie

Nuovo collegamento si somma alle tratte coperte dalle navi

10 febbraio, 14:51

(ANSA) - PALERMO, 10 FEB - Entrerà in funzione da domani l'aliscafo che darà il via al nuovo corso di collegamenti veloci per le isole Pelagie. Il servizio verrà offerto dalla Ustica Lines, compagnia che si è aggiudicata l'appalto da 42 milioni di euro per i prossimi cinque anni. Ci sarà la tratta tra Lampedusa, Linosa e Porto Empedocle (Ag) con un collegamento andata e ritorno giornaliero, mentre un altro aliscafo garantirà la continuità territoriale tra le due isole abitate dell'arcipelago con una corsa Lampedusa-Linosa-Lampedusa al mattino e una ulteriore corsa andata e ritorno al pomeriggio. Un potenziamento che si cumula alle due navi adesso in servizio. Nel periodo invernale, dal 30 settembre al 20 giugno, non verrà effettuata la tratta con aliscafo Porto Empedocle-Pelagie che resterà quindi coperta dalle navi Lampedusa e Sansovino.



Porti: opere di potenziamento in scali isole Pelagie

Illuminazione a Linosa e ripristino Cala Pisana a Lampedusa

10 febbraio, 16:20

(ANSA) - PALERMO, 10 FEB - Proseguono i lavori per potenziare gli scali marittimi delle Pelagie. Le opere in itinere riguardano l'illuminazione dei due approdi di Linosa e il miglioramento del sistema di illuminazione della banchina del Porto Vecchio in Lampedusa. Work in progress anche sullo scalo di Cala Pisana in Lampedusa. Questo porto secondario, attualmente non agibile malgrado la costruzione risalga a meno di dieci anni addietro, è destinato all'attracco di Nave Lampedusa.

Il ripristino dello scalo di Cala Pisana consentirà all'amministrazione comunale, di concerto con Traghetti delle Isole e Regione Sicilia, di individuare un quadro orario più congeniale alle esigenze dei passeggeri e delle merci. Allo stato attuale, questa scelta viene preclusa dalle esigenze di sgombero dello scalo di Porto Vecchio, dove la motonave ormeggiata sosta sulla linea di decollo e atterraggio dei velivoli in transito su Lampedusa. Da questa necessità di sicurezza è invece esclusa Cala Pisana che non si trova sulla linea di atterraggio dell'aeroporto. (ANSA).

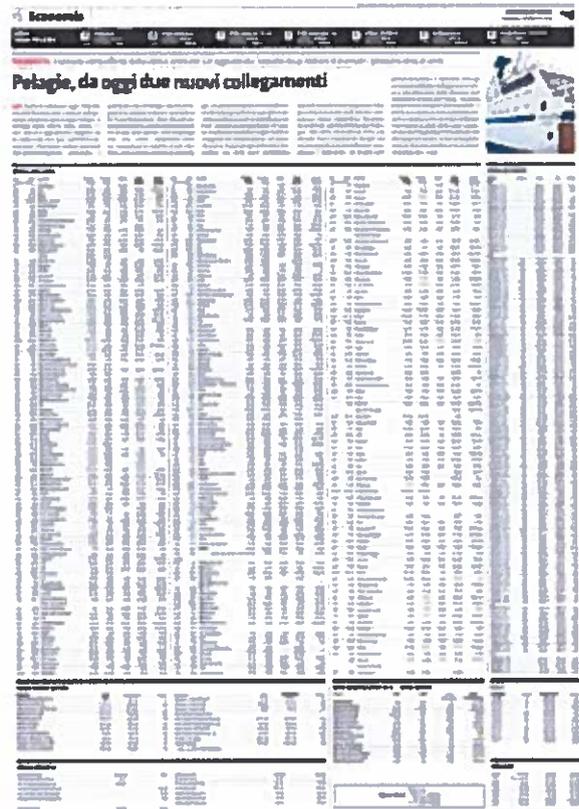
TRAGHETTI. Il servizio verrà offerto dalla **Ustica Lines** che si è aggiudicata l'appalto da 42 milioni di euro per i prossimi cinque anni

Pelagie, da oggi due nuovi collegamenti

Entra in funzione oggi l'aliscafo che darà il via al nuovo corso di collegamenti veloci da e per le isole Pelagie. Il servizio verrà offerto dalla **Ustica Lines**, che si è aggiudicata l'appalto da 42 milioni di euro per i prossimi cinque anni. Una tratta, spiega una nota dell'amministrazione comunale, è quella da e per le Pelagie con un collegamento andata e ritorno giornaliero da Porto Empedocle. Altro aliscafo garantirà invece la continuità territoriale tra le due isole abitate dell'arcipelago con una corsa Lampedusa - Lino sa - Lampedusa al mattino e una ulteriore corsa andata e ritorno al pomeriggio. Un potenziamento non indifferente che si integra alle due navi già in servizio movimentando le attività portuali di Lampedusa e soprattutto di Lino sa. La più piccola delle Pelagie vedrà ormeggiare nel proprio porto, nel periodo estivo, due passaggi della nave Sansovino, uno della nave Lampedusa, due dell'aliscafo Porto Empedocle-Pelagie e viceversa e due dell'aliscafo Lampedusa-Linosa-Lampedusa. Nel periodo invernale, dal 30 settembre al 20 giugno, non verrà effettuata la tratta con aliscafo Porto Empedocle-Pelagie che resterà quindi coperta dalle navi Lampedusa e Sansovino.

«Il dovere dell'amministrazione è restituire tutti gli strumenti utili allo sviluppo economico e alla riduzione della distanza tra i residenti e il resto del Paese - ha detto in una nota il sindaco Giusi Nicolini - e con la mia squadra sono certa che porterò a termine tutti i risultati prefissati.

Con l'arrivo in porto della nave Lampedusa e la conquistata normalizzazione del trasporto veloce, le due isole garantiranno il fronte turistico e la continuità territoriale» (*cAgi*)



Infrastrutture. I progetti di Fs, Anas, porti e città

Delrio: dal Paese garanzia sovrana sui grandi progetti

TEHERAN. Dal nostro inviato

«Appena tornerò a Roma chiederò un incontro al presidente del Consiglio per riferirgli dei progetti discussi qui a Teheran e su come dobbiamo organizzarci per renderli operativi». C'è un tema prioritario che Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture, vuole affrontare: l'Iran ha grandi piani per Ferrovie, autostrade, nuove città e porti, ma c'è bisogno di offrire un pacchetto completo e cioè tecnologia, realizzazione e finanziamenti. Su un aspetto in particolare Delrio durante la missione ha già ottenuto un risultato: «Abbiamo avuto la certezza della garanzia sovrana del paese sui grandi progetti». Ma andrà oltre: «Vista la rilevante mole di lavori acquisibili e il ruolo importante che Sace e Cassa Depositi e prestiti possono svolgere solleciterò un ampliamento del plafond delle garanzie di credito».

Infrastrutture, oil&gas, insieme all'agroalimentare, sono state il focus della missione. Delrio ieri, nella giornata conclusiva, ha avuto una lunga serie di incontri, compreso un pranzo fuori programma con il ministro dei Trasporti iraniano, Abbas Ahmad Akhoundi, segnale del grande interesse iraniano nei nostri confronti. Interesse reciproco: il presidente del Consiglio, Matteo Renzi, arriverà a Teheran entro un paio di mesi, come ha promesso al presidente Hassan Rouhani. Da qui ad allora si saranno fatti altri passi avanti nei progetti da realizzare: oltre a Fs e Anas, i più concreti, racconta il ministro, sono quelli delle 17 new town, dei 4 aeroporti, due nuovi, due da ingrandire e rinnovare, e dei porti. Su quest'ultimo punto il programma è

più ambizioso e riguarda non solo la nostra collaborazione nell'ampliamento dei due grandi porti iraniani Bandar Abbas e Chabahar, ma anche il coinvolgimento degli iraniani nei nostri, a partire da Taranto, Genova e Trieste. Delrio ne ha parlato ieri con il vice ministro che ha la delega sui porti e con il responsabile iraniano della compagnia di bandiera, Irisla, che si occupa del trasporto merci.

«Loro hanno traffico che passa attraverso il nostro paese, ma non hanno una base operativa in Italia. Ho presentato l'opportunità di realizzarla a Taranto. Li ho invitati a venire per visitare l'area, arriveranno presto e ho chiesto loro di partecipare alla gara per la concessione del terminal». Con Genova e Trieste sono già stati firmati accordi per aumentare il flusso di merci.

Per quanto riguarda la realizzazione delle new town, obiettivo del governo iraniano, spiega il ministro, è di spostare 5-6 milioni di persone nelle città. Su alcune c'è già un masterplan, per 5 va realizzato ed è stato chiesto all'Italia. «Questo grande progetto, per cui sono a disposizione anche incentivi fiscali, renderà necessarie, nelle intenzioni del governo, anche strade di collegamento con le grandi metropoli», continua Delrio. La lista delle opportunità quindi è lunga e sono molti gli aspetti da approfondire. «Nei nostri confronti c'è fiducia e apertura. Sono orgoglioso che il ministro delle Infrastrutture e Trasporti iraniano abbia chiesto a noi di studiare insieme addirittura la strategia per un grande progetto di mobilità e modernizzazione del paese. Ora sta a noi agire».

N. P.

© RIPROD. 2016 RASSEGNA

Infrastrutture per rilanciare i traffici

L'analisi del centro studi Srm di Intesa: «Dopo anni di immobilismo creare nuovi mercati di sbocco per le esportazioni»

di MASSIMO DEANDREIS*

Il 2015 è stato un anno di transizione per la portualità italiana: i trend di merci e passeggeri hanno, difatti, mostrato un andamento sostanzialmente in linea con l'anno precedente con realtà portuali che hanno perso ed altre che hanno guadagnato quote di traffico. In particolare, alcuni porti come Genova, Venezia, Trieste e Cagliari hanno avuto buone performance ma in altri scali rimangono ancora grossi problemi da risolvere: è il caso di Taranto (con un terminal container importante ancora vuoto) e di Napoli (tra i primi ad essere commissariato).

Indubbiamente si è trattato di un anno di svolta in cui il Governo ha lavorato sulla riforma portuale e sull'impostazione della nuova programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 (in particolare sul PON Trasporti che apporterà circa 2 miliardi di euro per il nostro sistema dei trasporti). Tutto ciò rappresenta il presupposto per il rilancio della portualità italiana, ma occorre fare in fretta e rendersi conto che attorno a noi molte cose stanno cambiando.

Segnali in particolare alcune novità significative. Nel Nord Europa il nuovo piano di sviluppo marittimo del Governo Tedesco e - in Olanda - il nuovissimo terminal realizzato dal porto di Rotterdam capace di accogliere ulteriori 5 milioni di Teus e navi di ultima generazione che possono essere scaricate e caricate con procedure completamente automatizzate.

Nel Sud Mediterraneo, invece, è significativa l'assegnazione del 67% del Pireo alla compagnia Cosco che farà di questo porto un "colossale Hub Cinese" nel Mediterraneo, garantendo anche investimenti per 350 milioni di euro nei prossimi dieci anni. Poi c'è l'apertura del nuovo Canale di Suez - che nel medio-lungo periodo - farà crescere l'intercambio marittimo lungo la direttrice verso il Golfo e l'Asia. Infine Tanger Med, in Marocco, che prosegue il suo percorso di crescita: nel 2015 sono approdate complessivamente 12.300 na-

vi, con un incremento del +14% sul 2014, questo Paese ha iniziato un programma di potenziamento delle proprie infrastrutture portuali che prevederà la costruzione e/o il consolidamento di 30 scali entro il 2030.

Altro evento che modificherà gli assetti rotte che portano dal Mediterraneo/Nord Europa verso la costa ovest degli Stati Uniti è rappresentato dalla prossima apertura del nuovo sistema di chiuse che prevedono il collegamento tra i due oceani permetterà il transito di navi di circa 13.000 Teus (notevolmente in crescita rispetto ai 4.000 attuali) consentendo l'accesso ad un naviglio più grande seppur ancora lontano da quello di ultima generazione (18-21.000 Teus). Si stima un aumento immediato dei passaggi di circa il 15% a seguito dell'apertura con conseguenti benefici in termini economici e sociali.

Parlando di grandi navi vanno citati gli ordinativi al 2018 diffusi a gennaio che indicano una crescita di oltre il 44% di navi in costruzione nella fascia di 18-21.000 teus una cifra importante considerando che lo stesso dato per le piccole navi (fino a 5.000 teus) mostra una crescita solo del 4%. Va anche strutturandosi il fenomeno delle grandi alleanze ed attualmente è sotto la lente un'altra fusione che dovrebbe interessare i due carrier cinesi Cosco e China Shipping; da questo agreement dovrebbero nascere ulteriori nuovi equilibri per la definizione delle direttrici Mediterraneo-Est Asia-Golfo.

È, in questo contesto che il porto di Trieste, primo in Italia per traffico merci, deve confermare il suo ruolo di infrastruttura chiave a sostegno dell'internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale della regione; il 33% dell'import-export manifatturiero del Friuli Venezia Giulia avviene via mare e lo scalo mostra traffici molto intensi ed in via di sviluppo con l'estremo oriente e la Turchia, rotte che possono rappresentare anche per il futuro opportunità e mercati di sbocco per le nostre esportazioni. Il porto, inoltre, ha caratteristiche che lo rendono in grado di acco-

gliere navi di grande dimensione e banchine attrezzate per il rapido sbarco di container, uno dei presupposti per essere competitivi con i porti europei più tecnologici e strutturati.

E vorrei evidenziare che il porto di Trieste, oltre ad avere conseguito buoni risultati in termini di traffico, ha anche numeri positivi sulla componente ferroviaria dello scalo, con oltre 5.600 treni manovrati nel 2015 nello scalo, con destinazione prevalentemente internazionale (+12,7% sul 2014). Ciò a conferma della volontà di puntare sull'intermodalità che è una componente che attualmente crea il divario competitivo tra i porti italiani e quelli nordeuropei.

Non solo per Trieste, ma per tutti i porti italiani è il momento di pensare al rilancio. Rilancio che passa anche dalla capacità di avere ai vertici delle Autorità portuali persone con comprovate capacità gestionali, elevate competenze e visione strategica. Capaci di programmare e realizzare i necessari adeguamenti infrastrutturali. Dopo anni di immobilismo la portualità può tornare a pieno la sua funzione strategica. È una opportunità da non mancare.

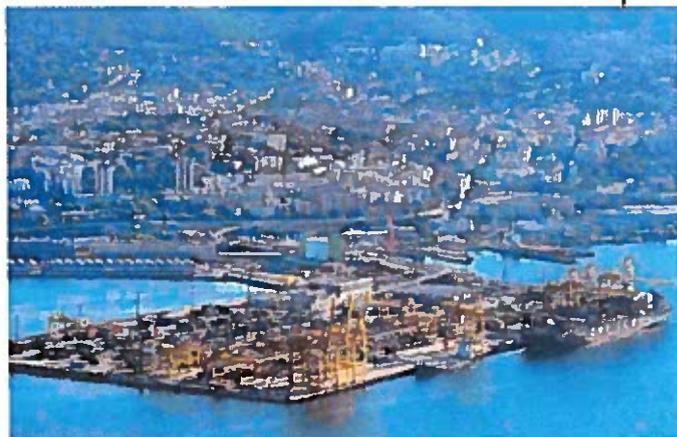
*Direttore Generale di SRM (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo)

LO SCENARIO EUROPEO

Nel Nord Europa i governi tedesco e olandese hanno lanciato nuovi piani per lo sviluppo del comparto marittimo

LO SCALO GIULIANO

Le banchine di Trieste oltre ad avere conseguito buoni risultati nei traffici si sono rafforzate nella componente ferroviaria





Grandi infrastrutture in Iran, Delrio ci crede: «Passi avanti» / FOCUS

Teheran - La missione italiana guidata dal ministro dei trasporti: sul piatto anche linee ferroviarie ad alta velocità e nuove infrastrutture che costruiranno le imprese italiane.

Teheran - Linee ferroviarie, autostrade, porti, aeroporti. Dai preliminari dei memorandum di intesa, Italia e Iran sono passati ad affrontare gli studi di fattibilità, gli impianti finanziari per sostenere i grandi progetti congiunti. È il risultato dei due giorni di incontri e colloqui avuti a Teheran dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio che, insieme al ministro dell'Agricoltura Maurizio Martina, ha guidato una delegazione di oltre trecento imprenditori italiani, pronti a cogliere le sfide e le opportunità del grande mercato iraniano nei settori delle infrastrutture, dell'agroalimentare e del petrolio e gas. «Il bilancio è molto positivo e di grande entusiasmo», ha detto Delrio a conclusione dei suoi incontri sulle infrastrutture e i trasporti, in cui si è affrontato anche il tema l'alta **velocità sulle linee che da Teheran portano a Tabriz e Meshad**. «Ci sono stati passi avanti concreti. Stiamo già ragionando sulla tempistica e sui passaggi necessari per diventare operativi», ha spiegato il ministro, anche se non si è sbilanciato su date più precise o scadenze per la finalizzazione di progetti molto impegnativi né sui tempi di una visita del primo ministro Renzi in Iran. Intanto a dossier continuano ad aggiungersi dossier: sul tavolo delle opportunità per le imprese italiane, le autorità iraniane hanno messo i loro progetti per la riqualificazione di aree urbane, ha riferito Delrio.

- segue

Anche sul «fronte strategico» dell'agroalimentare, «è stata un'occasione importante», ha dichiarato il ministro Martina, prima di riprendere l'aereo per Roma. «Questo settore - ha sottolineato - rappresenta una delle aree più importanti di cooperazione e ci vede protagonisti con tutto il nostro sistema che va dalla produzione agricola, alla trasformazione fino al **know how scientifico e tecnologico**. I modelli agricoli di Iran e Italia sono complementari e gli incontri tra imprese fatti qui lo dimostrano». «Si aprono - ha sottolineato - opportunità di relazioni anche per le piccole e medie imprese dei nostri Paesi. L'istituzione di un tavolo permanente di scambio tra i produttori italiani e quelli iraniani, avvenuta durante la missione, è un'ottima notizia in chiave di opportunità di export», ha osservato ricordando che per le imprese italiane in Iran vi è stata una crescita di oltre il 50% negli ultimi due anni, ma che «il potenziale è ancora molto grande soprattutto alla luce della fine dell'embargo».

Anche il settore del petrolio e del gas può rappresentare un Eldorado per le piccole e medie imprese italiane, e non solo per giganti come l'Eni. I principali enti dell'Energia iraniani, **tra cui l'OTC e la SATSA**, hanno spiegato oggi a decine di imprenditori italiani estremamente recettivi, come aziende e impianti della Repubblica islamica abbiano bisogno del cosiddetto «revamping», ovvero di un ammodernamento e di maggiore efficienza operativa. **Il che significa pezzi di ricambio, valvole, tubature da importare dall'Italia o, meglio ancora, da costruire in Iran con il know-how italiano, in joint venture che taglino costi e tempi. Ed alcuni imprenditori italiani hanno già avanzato proposte.**

Confindustria-Agenzia Ice. Chiusa la missione di 200 imprenditori: al centro infrastrutture, gas, petrolio e agroalimentare

Corsa agli accordi col nuovo Iran

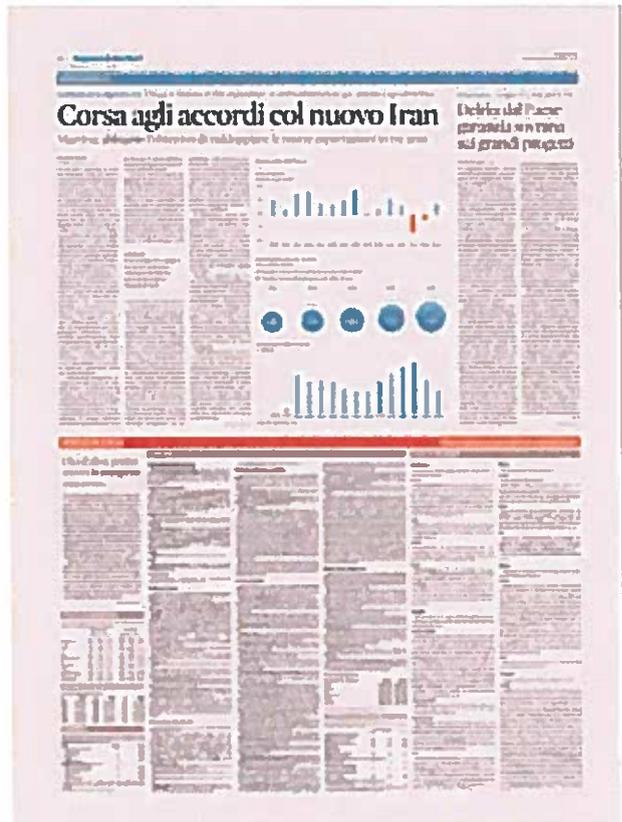
Martina: abbiamo l'obiettivo di raddoppiare le nostre esportazioni in tre anni

Teheran C'è chi è arrivato in Iran per la prima volta, chi invece lavorava nel paese già da prima delle sanzioni. Tutti consapevoli che in questa fase le prospettive di business sono molte, congeniali alle specializzazioni della nostra imprenditoria. E che bisogna arrivare in fretta, prima degli altri. Sono quasi 200 gli imprenditori al seguito della missione che si è svolta ieri e martedì a Teheran, guidata dai ministri delle Infrastrutture e delle Politiche agricole, Graziano Delrio e Maurizio Martina. Focus, infrastrutture, oil & gas, agroalimentare, con incontri istituzionali e tra imprese, più seminari di approfondimento, organizzata da Confindustria e Agenzia Ice. «Puntiamo a raddoppiare l'export entro 3 anni, con la tappa di questi giorni abbiamo messo una base importante», ha commentato Martina. «L'accordo tra le industrie alimentari iraniane e italiane - ha aggiunto - apre una collaborazione costante che dà concretezza per raggiungere l'obiettivo. I nostri modelli agroalimentari sono complementari, si aprono scenari importanti per le pmi, inoltre c'è anche l'interesse dell'Iran ad investire sulle nuove tecnologie, su macchine agricole innovative dove noi siamo leader».

L'elenco degli accordi si è allungato nei due giorni di contatti: Maire Tecnimont ieri ha firmato un memorandum of understanding con la holding petrolchimica iraniana PGPIC, la più grande del paese e la seconda del Medio Oriente, per lo sviluppo di quattro impianti nel settore petrolchimico e dei fertilizzanti. Il valore dell'investimento è stimato per ora a circa due miliardi di euro.

La Trevi, che si è appena aggiudicata la messa in sicurezza della diga di Mosul in Iraq, e che in Iran ha già lavorato in varie opere, tra cui il porto di Bandar Abbas, sta per concludere un accordo per la manutenzione straordinaria degli impianti di perforazione e per la costruzione di altri nuovi, oltre ad essere in prima fila per l'ampliamento del porto di Bandar Abbas, che è tra le priorità governative, insieme al rafforzamento della rete stradale e dell'alta velocità.

Un programma di investimenti che apre un mercato anche per la Marcegaglia Buildtech, società del gruppo di Mantova leader nel settore dei guard rails e dei ponteggi per l'edilizia industriale e residenziale, sia vendita che noleggio, oltre a costruire pannelli coibentati. «Sono in Iran per la prima volta. La capogruppo acquista dall'Iran acciaio, ma non abbiamo altri business nel paese. Il programma



- segue

di infrastrutture crea spazi molto interessanti; c'è il progetto di realizzare mille chilometri di autostrade, quindi c'è un mercato per i guard rails», dice Fabrizio Prete, presidente e ad della società.

Quanto ai ponteggi, «i nostri prodotti sono molto flessibili, adatti in particolar modo alle strutture complesse, dai petrolchimici alle centrali termoelettriche. Per ora non pensiamo ad investimenti diretti, ma non escludiamo di mettere a disposizione la nostra tecnologia», continua Prete, che in Iran ha avuto una serie di incontri faccia a faccia con possibili partner iraniani, ma anche con general contractor italiani, in una logica di fillera.

È importante, specie per i progetti infrastrutturali, presentarsi con un'offerta completa, progetto, costruzione e finanziamento. Lo sottolinea Cesare Trevisani, vice presidente del Gruppo Trevi: «Negli anni delle sanzioni qui hanno lavorato i cinesi, ma ora gli iraniani vogliono le nostre tecnologie, più avanzate», spiega Trevisani.

Anche il ministro dei Trasporti, Abbas Ahamad Akhoundi, nel suo interventi di martedì, aveva sottolineato l'importanza di individuare meccanismi di finanziamento. «Vanno aiutati su questo fronte, bisogna arrivare qui con un pacchetto completo. L'export credit, con garanzia della Sace e anche la garanzia sovrana del paese, rendono più facile il finanziamento bancario», dice Fabrizio Di Amato, presidente di Maire Tecnimont.

Dalle infrastrutture ai servizi: c'è un mercato aperto per Almaviva, che opera nei servizi informatici per le ferrovie, per l'internet banking, e-government. «Anche nell'agricoltura potremmo realizzare la mappatura del territorio», dice il presidente, Alberto Tripi, che nei due giorni della missione ha già preso contatti con due aziende iraniane nel campo delle tic e che in Iran, assicura, tornerà presto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

NICOLETTA PICCHIO