

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica: Paolo Costa</b>			
14	Il Piccolo	19/09/2010 <<REGIONE FAVOREVOLE PERO' LEGGIAMO LE CARTE>>	2
18	La Nuova di Venezia e Mestre	18/09/2010 <i>MATTEOLI DA' IL BATTESIMO AL PROGETTO SUPERTERMINAL</i>	3
<b>Rubrica: Porto di Venezia</b>			
1	Avvisatore Marittimo	18/09/2010 <i>"CINTURA BLU" PER LE AUTOSTRADE DEL MARE (A.Ghiara)</i>	4

## «Regione favorevole però leggiamo le carte» Riccardi: Tar, vanno capite le eventuali conseguenze Superporto, incontro a Roma



Alcuni magazzini in Porto Vecchio

«L'orientamento della Regione sul Porto Vecchio di Trieste è quello già espresso a giugno: abbiamo votato a favore della delibera. E saremo adesso coerenti. Vogliamo che il progetto vada avanti. Questa è la posizione politica. Dal punto di vista amministrativo prima di pronunciarmi nel merito devo leggere le carte: sia le motivazioni dei ricorsi depositati al Tar, e sia il testo della delibera che sarà illustrata martedì». Questa è la posizione di Riccardo Riccardi, assessore regionale ai Trasporti che siede in Comitato portuale in rappresentanza del presidente Tondo.

Le cause al Tar, aggiunge Riccardi, «dipende di che natura sono, e a quali conseguenze possono eventualmente portare». Potrebbero «non aver peso rilevante», o viceversa contenere argomenti tali da «procurare problemi». La decisione sarà presa «con cognizione di causa». Ma senza mutare opinione sull'assoluta rilevanza del futuro di Porto Vecchio.

Intanto lo stesso assessore annuncia che a breve si riparerà del progetto Unicredit logistic per il cosiddetto superporto Trieste-Monfalcone. Il ministro Frattini ha convocato la Regione a Roma fra un paio di settimane. «Andremo sia io e sia il presidente Tondo - dice Riccardi -, l'argomento è quello, vedremo che cosa intende dire il ministro». Un viaggio verso il Governo che segue di pochi giorni l'annuncio della concorrente Venezia: «Siamo pronti, presenta-

mo a Roma il nostro progetto di superporto con Unicredit» ha appena detto il presidente dell'Ap veneta, **Paolo Costa**.

Ma un'altra novità, più "in basso" rispetto ai superporti in elaborazione, è successa ieri. Manodopera della compagnia portuale triestina Minerva è andata per la prima volta, con una quindicina circa di operatori, a lavorare nel porto di Monfalcone, previa rassicurante assemblea sindacale, affinché quella dei triestini non sembrasse una pericolosa invasione. Lo racconta Rosario Gallitelli, sindacalista Cisl: «A Trieste c'è così poco lavoro - racconta -, e invece a Monfalcone erano arrivate tre navi e i colleghi erano in difficoltà. Monfalcone ci ha chiesto aiuto, e noi siamo andati dove c'era lavoro, nonostante la pioggia e il tempo terribile». Primi passi di «superpool» di manodopera all'ombra dei superporti e delle super-Authority. (g. z.)



GRANDI NAVI

# Matteoli dà il battesimo al progetto superterminal

Via al superterminal in mare. Per i petroli e per le grandi navi portacontainer transoceaniche dirette a Trieste. Un progetto che non tutti ritengono prioritario, ma che è ormai in rampa di lancio. Giovedì prossimo sarà lo stesso ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli a presentarlo nella sede del ministero di Porta Pia. Con lui il presidente del Magistrato alle Acque Patrizio Cuccioletta e il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa, grandi sponsor dell'infrastruttura. Costerà qualche centinaio di milioni di euro, e prevede la realizzazione in mare di una grande piattaforma per l'attracco delle petroliere e l'ancoraggio delle grandi navi porta container. Dell'allontanamento delle petroliere dalla laguna si parla dal 1973, da quando la prima Legge Speciale aveva prescritto l'estromissione dei traffici pericolosi e inquinanti dalla laguna. Sarebbe servito anche a ridurre i fondali, e dunque a difendere la città dalle acque alte. Ma nel frattempo si è imboccata la strada del Mose, i fondali non sono stati interrati anzi scavati. E le petroliere adesso saranno allontanate. Nello stesso superterminal in alto mare sarà attrezzato anche lo scarico dei container, che poi dovranno essere trasportati a terra con navi più piccole. «Una scelta non prioritaria», avevano detto gli esperti dell'Ocse in uno studio di qualche mese fa. Il risultato sarà quello di potenziare lo scalo veneziano dal punto di vista dei finanziamenti a scapito di quello di Trieste, scelto di recente da Unicredit per i suoi investimenti. Il superterminal sarà costruito col sistema del *project financing* finanziato in parte dallo Stato, con i lavori affidati all'impresa Mantovani, che già costruisce Mose, autostrade e terminal portuali come l'ex area Alumix. (a.v.)



**IL PROGETTO VARATO DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEI TRASPORTI EUROPEI**

# “Cintura blu” per le Autostrade del mare

## *Obiettivo: semplificare il regime doganale nei collegamenti marittimi*

Una “cintura blu” intorno all'Europa garantirà la rapidità e lo sviluppo dei traffici marittimi fra i paesi dell'Unione europea. È questo infatti il nome del progetto lanciato nei giorni scorsi dal Consiglio informale dei ministri dei Trasporti europei, riuniti ad Anversa. L'obiettivo è quello di creare uno spazio aperto fra i porti, per facilitare gli scambi via mare intraeuropei come avviene già per le connessioni transfrontaliere terrestri. Finora, invece, i trasporti marittimi sono stati penalizzati da un regime doganale e burocratico più complesso.

Per verificare la fattibilità della “blue belt”, il consiglio dei ministri dei Trasporti ha deciso di varare un progetto pilota al termine del quale si verificheranno vantaggi e problemi. Il progetto pilota riguarderà 200 navi che effettuano servizi fra porti dell'Unione, sia di cabotaggio marittimo sia di trasporto fluviale. Le navi saranno monitorate via satellite grazie ai mezzi messi a di-

sposizione dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (Emsa). Secondo il commissario europeo per i Trasporti, Siim Kallas, i costi del progetto saranno molto contenuti. I benefici invece potrebbero essere decisivi per la piena realizzazione delle Autostrade del mare, che continuano a scontare la concorrenza del trasporto su strada. A pesare è la mancanza di una procedura unica per tutta l'Unione che porta a cot-

rolli doganali e sanitari ritenuti spesso eccessivi rispetto alle esigenze di sicurezza, giustificati solamente dalle farraginosità burocratiche. E su questo aspetto che i ministri dei 27 stati vogliono incidere. Proprio nei giorni scorsi, fra l'altro, è stata inaugurata quella che è considerata la prima Autostrada del mare europea, perché finanziata dall'Unione, che collega il porto spagnolo di Gijon con quello francese di Saint Nazaire. Ma anche il trasporto fluviale reclama maggiore attenzione e non per caso è stato inserito nel

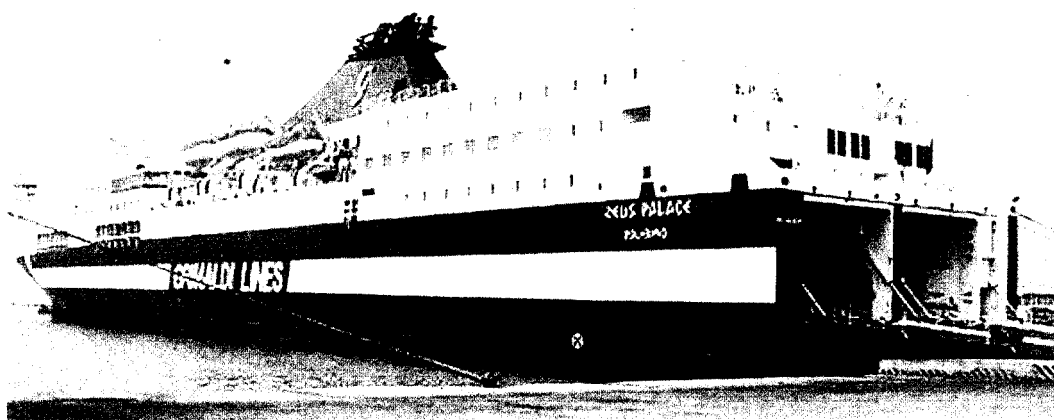
progetto Blue Belt. La European Federation of Inland Ports (Efip) si sta muovendo per ottenere riconoscimenti dall'Europa e ha appena presentato il proprio contributo per la revisione delle reti Ten.

La Federazione, che rappresenta circa duecento Authority di porti fluviali di 19 nazioni dell'Unione, chiede che i propri associati vengano inclusi nelle reti Ten in vista della prossima revisione del programma, per poter svolgere un ruolo più im-

portante nella rete del trasporto e contribuire a trasporti ecologicamente più sostenibili. Anche l'Italia negli ultimi anni ha potenziato il sistema idroviario nella pianura padana.

Lo scorso febbraio è stato inaugurato un servizio su chiatte che collega il porto di Venezia con quello fluviale di Cremona. Ma i porti fluviali sono attivi soprattutto nel Nord Europa, nel sistema di fiumi e canali intorno a Reno e Danubio.

**Alberto Ghilara**



Novità in arrivo dall'Europa sul fronte delle Autostrade del Mare