



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino: Allo studio produzione di bio -LNG..." (Corriere Marittimo)

"...Trieste apre il porto alla manifattura..." (Il Sole 24 Ore)

"...Trasporti marittimi, a Trieste l'incontro Ue-Cina..."

(Informazioni Marittime, Ferpress)

Venezia:

"...Venezia, dall'Ue tre milioni per il potenziamento del porto..."

(The MediTelegraph)

"...In Porto i nuovi uffici..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...A Livorno nuovo sistema controllo veicolo varchi..."

(Informazioni Marittime)

"...Authority, spunta il nome di Ferrante..." (Il Telegrafo LI)

Piombino:

"...Porto, quasi 80mila passaggi..." (Il Tirreno Piombino)

"...Porto, nuove linee per la Corsica..." (Il Telegrafo LI)

Civitavecchia:

"...Fiumicino: Montino, Autorità Portuale ripristini..." (Ferpress)

Napoli:

"...Cinque mesi di crescita per Napoli e Salerno..."

(The MediTelegraph, Ferpress, Informazioni Marittime)

Bari:

"...La Puglia chiede il varo della Zes unica..." (Il Sole 24 Ore)

Manfredonia:

"...Tempesta nel Porto di Manfredonia..." (Manfredonia News)

Messina:

"...Dopo dieci anni torna in aula il Piano regolatore..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...<<Scali di Augusta e Catania più moderni...>>..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...La Sicilia punta sulle crociere..." (Il Sole 24 Ore)

Trapani:

"...Trapani, ai privati pochi servizi A Marsala..." (Giornale di Sicilia)

Corriere Marittimo

D'Agostino: Allo studio produzione di bio-LNG in porto

TRIESTE – *Lo sviluppo ferroviario del porto di Trieste ha un indice al di sopra del 40% 45% di media di trasferimento modale questo ne fa un porto green”, lo sottolinea Zeno D'Agostino presidente del porto di Trieste, “Numeri che cresceranno perché stanno arrivando tutta una serie di nuove infrastrutture intermodali sul Terminal del porto, aumenteremo quindi la percentuale di ferroviario all'interno del porto”.*

Sviluppo sostenibile tradotto sotto le varie sfaccettature che vanno dalle attività, oltre il 90% del traffico che passa attraverso il **Molo VI** si tratta di trasferimento intermodale, ma anche tematiche che vanno dalla **certificazione ambientale, alla produzione di energia fotovoltaica, alla ricerca finanziata a livello europeo**. Il presidente del porto giuliano lo spiega:

*“Abbiamo acquisito un progetto su un Programma Europeo: Italia-Slovenia, in relazione al tema dell'**LNG** che è un tema su cui stiamo investendo. Non siamo molto d'accordo sulla presenza dell'**LNG** in porto, nel senso abbiamo una serie di opposizioni territoriali. Quindi ci stiamo concentrando e stiamo progettando la produzione di **bio-LNG in porto, che significa non importare LNG e poi distribuirlo a livello portuale, ma addirittura produrlo nell'area industriale del porto**. E' un tema che stiamo verificando in sinergia con il Comune di Trieste.” ([Video](#))*

Trieste apre il porto alla manifattura con la zona franca

L' **Autorità portuale** dell' Adriatico orientale (Trieste) si prepara a utilizzare i propri punti franchi per attirare nuove attività industriali, anche dall' estero, interessate a operare in una zona extradoganale. E la prima operazione, del valore di 20 milioni, è partita nei giorni scorsi.

A consentire la svolta, che ha abbattuto anni d' impasse burocratica, è il decreto attuativo sui punti franchi, di recente firmato dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.

Un intervento sul tema, ricorda il presidente dell' Adsp, Zeno D' Agostino «era già previsto dalla legge sui porti 84/94, ma mai realizzato». Il punto franco internazionale di Trieste esiste da 300 anni, è stato confermato dall' allegato VIII del Trattato internazionale di pace del 1947, dal memorandum di Londra del 1954 e, nel 1957, accettato dalla Ceca. Nel tempo, però, ricorda D' Agostino, la burocrazia ha reso difficile l' utilizzo di questo aree, ma «d' ora in poi la gestione e soprattutto il potere di modificare l' area dei punti franchi, spetta al presidente dell' Adsp».

In ballo ci sono parte dei 700mila metri quadrati del porto vecchio di Trieste che sono stati sdeamianizzati ma restano punto franco e, grazie a una norma della Finanziaria 2015, possono essere spostati, purché all' interno della provincia di Trieste. In parte questo è già stato fatto per l' area dell' Interporto Trieste (Ferneti), che svolge funzioni non industriali. Nei giorni scorsi, però, è partita un' operazione diversa, messa in campo dall' Adsp, dalla finanziaria regionale Friulia e da Interporto Trieste con Wartsila Italia e la regia della Regione Friuli Venezia Giulia.

Wartsila cederà due capannoni, (73mila metri quadrati), dove potranno trovare spazio attività di trasformazione industriale in regime di free zone doganale. Gli spazi sono rilevati da Interporto Trieste, che farà un aumento di capitale di circa 5 milioni, che avrà come referenti Adsp e Friulia. Sarà possibile attivare l' indebitamento per avviare l' operazione che vale 20 milioni. Il primo insediamento di un' impresa veneta di trasformazione di materiali ferrosi dovrebbe avvenire entro i primi del 2018. Ma, spiega D' Agostino, «abbiamo anche aziende Ue e del Far East interessate ».

Informazioni Marittime

Trasporti marittimi, a Trieste l'incontro Ue-Cina

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ospiterà nei prossimi giorni presso la Torre del Lloyd (nella foto) del [porto di Trieste](#), la 14ma edizione dell'incontro annuale per l'implementazione dell'accordo sui trasporti marittimi Ue-Cina.

Siglato nel 2002, l'accordo di settore Ue-Cina intende migliorare nell'interesse degli operatori economici delle parti le condizioni nelle quali si svolgono le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina. Si basa sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo e sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari. L'Accordo promuove inoltre la cooperazione tra Ue e Cina su questioni di sicurezza marittima e formazione del personale.

L'incontro, che si svolge alternativamente in Cina e nell'Unione Europea con cadenza annuale, costituisce il terreno ideale per uno scambio d'informazioni e opinioni sul settore e per facilitare i contatti tra gli operatori e le autorità marittime. Le due delegazioni presenti a Trieste saranno composte da rappresentanti del ministero cinese dei Trasporti, della direzione generale dei Trasporti e Mobilità della Commissione e di Stati membri dell'Unione, tra cui l'Italia, oltre che dell'Associazione degli armatori cinesi e dell'Ecsa (Associazione degli armatori della Comunità europea).

Il programma della due giorni di lavori sarà anticipato da un incontro con i vertici dell'Authority e da una visita presso le infrastrutture dello scalo giuliano. I migliori auguri per una proficua collaborazione giungono dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, che ha voluto sottolineare come negli ultimi mesi si stia sviluppando su Trieste un forte interesse da parte delle Istituzioni cinesi. "Siamo onorati di ospitare un evento così strategico. Il porto ha potenzialità formidabili, che finalmente siamo in grado di rilanciare e comunicare agli investitori stranieri: eccellenti collegamenti ferroviari su scala europea, che rendono Trieste unico scalo italiano con vocazione internazionale; fondali naturali di 18 metri per accogliere le grandi navi oceaniche; un punto franco da valorizzare ed alleanze importanti come quella recentemente siglata con il porto di Duisburg, collocato strategicamente rispetto alla Nuova Via della Seta marittima e terrestre".

Il porto di Trieste dunque non farà solo da setting per l'importante meeting dell'organismo multilaterale del settore marittimo, ma avrà anche l'opportunità di far conoscere le sue peculiarità ed il ruolo che può giocare come punto privilegiato di accesso in Europa per la Belt and Road Initiative.

AdSP ospiterà la XIV edizione dell'accordo sui trasporti marittimi Cina-UE

(FERPRESS) – Trieste, 10 LUG – L'AdSP del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ospiterà nei prossimi giorni presso la Torre del Lloyd, la 14ma edizione dell'incontro annuale per l'implementazione dell'accordo sui trasporti marittimi UE-Cina. Lo annuncia in una nota l'Autorità.

Siglato nel 2002, l'accordo di settore UE-Cina intende migliorare nell'interesse degli operatori economici delle parti le condizioni nelle quali si svolgono le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina. Si basa sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo e sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari. L'Accordo promuove inoltre la cooperazione tra UE e Cina su questioni di sicurezza marittima e formazione del personale.

L'incontro, che si svolge alternativamente in Cina e nell'Unione Europea con cadenza annuale, costituisce il terreno ideale per uno scambio d'informazioni e opinioni sul settore e per facilitare i contatti tra gli operatori e le autorità marittime. Le due delegazioni presenti a Trieste saranno composte da rappresentanti del ministero cinese dei Trasporti, della direzione generale dei Trasporti e Mobilità della Commissione e di Stati membri dell'Unione, tra cui l'Italia, oltre che dell'Associazione degli armatori cinesi e dell'Ecsa (Associazione degli armatori della Comunità europea).

Il programma della due giorni di lavori sarà anticipato da un incontro con i vertici dell'Authority e da una visita presso le infrastrutture dello scalo giuliano. I migliori auguri per una proficua collaborazione giungono dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, che ha voluto sottolineare come negli ultimi mesi si stia sviluppando su Trieste un forte interesse da parte delle Istituzioni cinesi. "Siamo onorati di ospitare un evento così strategico. Il porto ha potenzialità formidabili, che finalmente siamo in grado di rilanciare e comunicare agli investitori stranieri: eccellenti collegamenti ferroviari su scala europea, che rendono Trieste unico scalo italiano con vocazione internazionale; fondali naturali di 18 metri per accogliere le grandi navi oceaniche; un punto franco da valorizzare ed alleanze importanti come quella recentemente siglata con il porto di Duisburg, collocato strategicamente rispetto alla Nuova Via della Seta marittima e terrestre".

Venezia, dall'Ue tre milioni per il potenziamento del porto

Venezia - I contributi europei serviranno per il raddoppio del terminal di Fusina, il potenziamento dell'accessibilità nautica e stradale e la collaborazione tra i porti.

Venezia - **L'Unione Europea ha approvato lo stanziamento dei fondi a sostegno delle infrastrutture europee.** Il porto di Venezia si è aggiudicato 2 progetti tra i 13 approvati per l'Italia nell'ambito del bando 2016 della Connecting Europe Facility (CEF), su un totale di 349 presentati. Inoltre sono stati selezionati 35 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (ADRION), di cui 2 riguardano l'Autorità di Sistema Portuale. Il contributo per il porto di Venezia ammonta a 3.25 milioni di euro che consentiranno di potenziare i traffici e le infrastrutture dello scalo lagunare. In particolare oltre 2.6 milioni di euro sono stati approvati nell'ambito delle Autostrade del Mare (MOS) e serviranno per co-finanziare la realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina (gestito da Venice Ro-Port Mos), e studi per migliorarne l'accessibilità nautica e lo sviluppo del corridoio Adriatico in collaborazione con RAM (Rete Autostrade Mediterranee).

L'UE ha infatti valutato positivamente i recenti sviluppi del terminal di Fusina e apprezzato il suo ruolo quale snodo cruciale dell'Autostrada del Mare Patrasso-Venezia, ma anche le sue connessioni intermodali fino al nord Europa. Potenziare le capacità del terminal e la sua accessibilità nautica sono le motivazioni rilevate dalla Commissione nel concedere il cofinanziamento che consentirà di raddoppiare la capacità del terminal entro 2020. Il Coordinatore del Progetto è l'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale assieme agli altri partner Venice Ro-Port MoS, Autorità Portuale di Patrasso, Rete Autostrade Mediterranee, Grimaldi Euromed, Kombiverkehr che negli ultimi anni hanno dimostrato di saper valorizzare un'infrastruttura portuale all'avanguardia con linee dirette, collegamenti intermodali, nuovi traffici ro-ro e, recentemente, anche l'apertura di un nuovo traffico nel settore automotive. Il valore complessivo dell'investimento pubblico-privato è di oltre 10 milioni di euro (co-finanziati al 30%).

Il secondo progetto co-finanziato dall'UE si chiama URSA MAJOR NEO e vede come capofila il Ministero dei Trasporti tedesco assieme a quello italiano ed olandese.

In porto i nuovi uffici del gruppo Grendi

Il patron Antonio Musso: a Marina di Carrara è stato un anno di soddisfazioni
I numeri: 17 posti di lavoro, 50mila contenitori e 12mila rimorchi movimentati

► CARRARA

«Dopo un anno di attività a Marina di Carrara siamo soddisfatti»: questo il commento di Antonio Musso, del gruppo Grendi, durante il pranzo che ha salutato, all'interno del porto di levante, l'inaugurazione dei nuovi uffici a Marina di Carrara.

Da un anno a questa parte Marina di Carrara è il centro dell'attività del gruppo, in quanto porto di imbarco della "storica" linea merci dal Nord Tirreno al Sud Sardegna.

La linea è attiva dalla metà degli anni '60 e, da allora, collega con regolarità e continuità, il nord tirreno con Cagliari con 3 partenze settimanali.

In questo anno la linea ha movimentato 50.000 contenitori TEU e 12.000 rimorchi, per un totale di circa 500.000 e 1.025.000 tonnellate.

«Abbiamo creato a Carrara 17 nuovi posti di lavoro, di cui 11

operatori portuali, 2 capisquadra, 2 impiegati, 1 autista e 1 Responsabile, superando le ipotesi che avevamo fatto al momento del nostro insediamento. Di questi 9 sono originari del territorio e gli altri vi si sono trasferiti - si legge nella nota del gruppo - Abbiamo attrezzato il nostro terminal con mezzi e attrezzature per un valore che è più del doppio di quanto ipotizzato nel piano di impresa per il primo anno».

«A questo - continua la nota - va aggiunto l'indotto: in questo anno abbiamo collaborato attivamente con aziende locali (trasportatori, officine, servizi vari) per più di 2.500.000 di euro. Soprattutto stiamo portando avanti una serie di progetti che permettano alla nostra azienda di radicarsi e di crescere sempre di più nel territorio». «Il tutto è stato possibile soprattutto grazie alla collaborazione estremamente costruttiva mostrata dall'intero cluster portuale, in particolare dai diversi funzionari dell'Au-

torità di Sistema Portuale, dalla Capitaneria, la Dogana, la GdF e poi la Porto di Carrara e tutti i diversi servizi (Piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, agenzie etc.) - continua la nota del gruppo Grendi - Insomma un ambiente nel quale ci siamo trovati bene e nel quale siamo contenti di poter lavorare. Per quel che riguarda il contributo del nostro gruppo i per il miglioramento della viabilità locale è di un milione 300mila euro in 3 anni che la Grendi si è impegnata a riconoscere come previsto dalla Convenzione all'Autorità di Sistema Portuale sarà impiegato per progetti deliberati dai comuni di Carrara e Massa per il miglioramento della viabilità locale».

«Ci teniamo a sottolineare che si tratta di un contributo (non di un indennizzo) - viene sottolineato nella nota - concordato all'atto della stipula della concessione e destinato come suggerito dalla **Autorità portuale** a risolvere problemi di viabilità

locale già presenti sul territorio e da anni al centro dell'attenzione dei due Comuni interessati».

Nel bilancio dell'attività a Marina di Carrara della Grendi è stata sottolineata anche l'attenzione che il gruppo ha rivolto alla formazione dei giovani: tra i primi contatti che Grendi ha avviato a Carrara c'è stato quello con l'Istituto Nautico Fiorillo. «Da allora con regolarità gruppi di studenti delle classi quarta e quinta con i loro docenti si sono imbarcati per una esperienza di studio a bordo che comprende la navigazione sino a Cagliari e ritorno - prosegue la nota - Una importante novità è la collaborazione attivata da Grendi con la Direzione Didattica e l'Autorità di Sistema Portuale per il progetto Portolab: un progetto didattico per gli studenti della scuola primaria già avviato con successo a La Spezia, Ravenna, Gioia Tauro e Cagliari e che partirà nel prossimo anno scolastico».

Informazioni Marittime

A Livorno nuovo sistema controllo veicoli varchi

A settembre, rende noto l'Autorità di Sistema Alto Tirreno, sarà installato presso il porto di Livorno un nuovo sistema di controllo che cambierà notevolmente le modalità di accesso allo scalo labronico. Il Gts3 (Gate Transit Security) controllerà tutti i mezzi e le persone che transiteranno dai varchi Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana.

Il dispositivo acquisirà direttamente al loro passaggio da ciascun varco il numero di targa anteriore e posteriore, la foto del mezzo, il numero del contenitore, i dati anagrafici e la foto degli operatori. Inoltre, prosegue l'Authority in una nota, "un nuovo sistema di videosorveglianza, attivo h24, permetterà il controllo dei varchi con la contemporanea registrazione, condividendo i dati con la polizia giudiziaria e gli istituti previdenziali per i rispettivi controlli istituzionali: ciò consentirà di verificare in tempo reale nelle banche dati nazionali delle forze dell'ordine la presenza nello scalo livornese di persone o mezzi segnalati".

Proprio utilizzando i dati acquisiti tramite il Gts3, l'AdSP dell'altro Tirreno, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e con le altre autorità competenti, ha studiato una procedura che permetterà di velocizzare l'uscita della merce dal porto: in questo modo il camionista non dovrà più scendere dal mezzo per l'espletamento delle procedure doganali, ma potrà transitare velocemente in quanto tutti i dati necessari saranno acquisiti per via telematica.

Authority, spunta il nome di Ferrante Si infiamma la corsa alla segreteria

Outsider di peso indicato dal presidente Corsini per il dopo Provinciali

VA A FINIRE che tra i due litiganti, anche per la succulenta poltrona della segreteria generale dell'AdsP c'è un terzo che gode. Ovvero, per la successione del dottor Massimo Provinciali il presidente Stefano Corsini avrebbe pronto un «outsider» di peso, l'ingegner Andrea Ferrante, che ha lavorato a lungo con lui nella struttura di programma del MIT. Il condizionale è d'obbligo, ma l'indiscrezione esce dalla Regione Toscana, dove Corsini avrebbe ieri anticipato la scelta di Ferrante a un tutt'altro che consenziente

INDISCREZIONE

La scelta sarebbe stata anticipata in Regione direttamente a Rossi

Enrico Rossi. Di più: Rossi ha sempre dichiarato ufficialmente di non essere coinvolto nella scelta del segretario generale, ma di fatto si era battuto fino all'ultimo per una espressione del territorio. Bruciato per la presidenza con l'ingegner Corsini, imposto da Roma, adesso lo sarebbe anche per la segreteria generale con un altro ingegnere. Che dicono molto esperto in ambito di collaudo delle infrastrutture, a suo tempo coinvolto anche in quelli relativi alle banchine della Darsena Toscana e quindi buon conoscitore delle problematiche tecniche del porto labronico. Se la notizia sarà con-



IL FRONTE Parte dell'area portuale di Livorno, in ballo ci sono nomine fondamentali; a destra Corsini

fermata, si assisterà a un inedito concentrazione di ingegneri negli organi di "governance" del sistema portuale: ingegnere il presidente Corsini, ingegnere il segretario generale Ferrante, ingegnere il sindaco Nogarin, che ha puntato i piedi - chiamando a supporto il Tar - per entrare nel comitato di gestione.

LAVORANDO di fantasia, si può anche ipotizzare che la scelta di Ferrante possa apparire come un ramoscello d'olivo presentato da Corsini a Nogarin, il quale aveva posto come condizione «sine qua non» la non riconferma di



Curiosità

Una squadra di ingegneri

Si potrebbe assistere a un concentrazione di ingegneri nella governance del porto: ingegneri il presidente Corsini, il segretario Ferrante e [Tar permettendo] il sindaco Filippo Nogarin

Provinciali. Ramoscello un po' tossico, visto che ancora una volta il territorio rimane escluso dalla cabina di comando del «sistema» - a parte le eventuali decisioni del Tar a favore di Nogarin - proprio in tempi determinanti per il futuro del porto: con la gara per la Darsena Europa ormai data da rifare, con il complesso e tutt'altro che veloce passaggio della Porto 2000 ai privati vincitori (e le relative implicazioni sul waterfront da concordare con il Comune), con i tanti temi aperti per Piombino. Siamo di fatto commissariati da Roma?

A.F.

La sorpresa

Andrea Ferrante ha lavorato a lungo con il presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini nella struttura di programma del Massachusetts Institute of Technology, una delle più importanti università di ricerca del mondo



Il governatore

Il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha sempre dichiarato ufficialmente di non essere coinvolto nella scelta del segretario generale, ma di fatto si era battuto fino all'ultimo per una espressione del territorio

Senza 'cabina'

Il territorio rimane escluso dalla cabina di comando del «sistema» proprio in tempi determinanti per il futuro del porto. In ballo la gara per la Darsena Europa, la situazione piombinese e il passaggio ai privati della Porto 2000

Il Tirreno Piombino

Porto, quasi 80mila passaggi

Nel weekend effettuati oltre un migliaio di controlli antiterrorismo



Controlli al porto (foto d'archivio)

PIOMBINO

Sono state 77.928 le persone transitate dal porto di Piombino nel weekend, a bordo di 23.471 mezzi, tra auto, moto, camper e roulotte.

Il porto ha retto bene l'assalto del secondo weekend di luglio, anche se secondo gli addetti ai lavori sarà probabilmente il prossimo fine settimana quello che metterà a dura prova tutta l'organizzazione e in particolare la viabilità.

Secondo i dati forniti dall'Autorità portuale, intensa è stata l'attività degli ormai

consueti controlli antiterrorismo eseguiti sul traffico dei passeggeri in transito da e per la Sardegna e da e per la Corsica (in questo caso il traffico è stato limitato al sabato).

In campo per la sicurezza una media giornaliera di 32 persone (Guardie particolari giurate), oltre agli uomini nella postazione dei vigili del fuoco e in quella di primo soccorso avanzato.

Per i controlli sono stati usati rilevatori di esplosivi, metal-detector, telecamere sottosacca, scanner bagagli a raggi X.

In totale sono stati controllati 1120 passeggeri e 375 veicoli. Quindi da venerdì a domenica dall'Elba sono rientrate 35.596 persone con 10.532 mezzi, mentre per l'Elba sono partiti da Piombino 36.348 passeggeri a bordo di 10.782 mezzi.

Dalla Sardegna sono arrivate 2129 persone e 776 mezzi, per la Sardegna invece sono partiti in 3293 su 1212 mezzi. Infine dalla Corsica sono rientrati in 169 su 56 mezzi e sono partiti in 393 su 113 mezzi.

Porto, nuove linee per la Corsica Cresce ancora l'offerta dei traghetti

Piombino, i servizi delle navi gialle dal 14 luglio. Le altre compagnie

LA CORSICA si avvicina. Da sabato il traghetto «Sardinia Vera» collegherà Piombino direttamente con Porto Vecchio. È una delle novità dell'estate per quanto riguarda la Corsica Ferries. C'è poi il collegamento con la Corsica Express Three, fino al 1° ottobre 2017, sulla linea Piombino-Portoferraio dove sono programmate fino a 7 partenze al giorno. È la nave veloce che raggiunge l'Elba in soli 40 minuti, resta attiva anche la rotta Piombino-Bastia, operativa fino al 21 settembre, che unisce le due isole due volte a settimana, permettendo agli elbani, ai corsi e ai turisti di ritagliarsi una vacanza oppure di programmare un'escursione in Corsica o all'Isola d'Elba. Quindi da Piombino è raggiungibile Bastia, in 2 ore e 30 minuti, con scalo a Portoferraio. Ma la novità sono le partenze al porto di Piombino per la Sardegna (Golfo Aranci) con la motonave Sardinia Vera. Piombino-Golfo Aranci in notturna, con partenza alle 22.30 e arrivo Alle 7 e Golfo Aranci-Piombino, viaggi diurni e notturni. Dal 15 luglio al 5 settembre, fino a 5 viaggi settimanali.

SEMPRE dal Porto di Piombino si potrà raggiungere Porto Vecchio, dal 14 luglio a fine agosto con mononave Sardinia Vera. Piombino-Porto Vecchio in not-



PASSEGGERI In aumento il traffico sul porto di Piombino, complice anche la situazione internazionale

turna, con partenza alle 22.30 da Piombino e arrivo alle 7 e Porto Vecchio-Piombino con viaggi diurni. A bordo delle navi servizi di ristorazione e accoglienza «Amici a 4 zampe», con servizi e cabine dedicate, «Accoglienza bambini», con sale giochi, pasti che rispondono ai loro gusti.

PIOMBINO naturalmente oltre a Corsica Ferries è la base per le partenze delle altre compagnie: Moby e Toremar, le due storiche

presenze e Blu Navy recentemente operativa. Il sabato e la domenica ci sono circa 120 attracchi nel porto di Piombino, decine di corse dei traghetti per l'Elba, la Corsica e la Sardegna che pongono il nostro scalo nelle posizioni di vertice a livello nazionale per traffico passeggeri. E in un momento non facile per l'economia cittadina, il porto è un settore che riesce a dare nuovo lavoro perché oltre agli addetti agli ormeggi, personale di bordo e tutta la parte pretta-

mente marittima, bisogna considerare tutti gli addetti alla sicurezza, i manutentori, le persone che lavorano nel comparto biglietterie e controllo sui piazzali, smistamento delle auto e poi tutti coloro che sono impiegati nei bar, ristoranti ed esercizi commerciali della stazione marittima. Alla fine un transito di quattro milioni di passeggeri porta comunque un valore aggiunto alla città di Piombino.

m.p.



«L'esperienza ci dice
che è un'ottima estate»

«Abbiamo una lunga esperienza e questa è una delle annate migliori» spiega Gennaro Ascione addetto ai biglietti delle Moby

-segue

PIOMBINO PARLANO GLI OPERATORI. SODDISFAZIONE PER L'ANDAMENTO DELLA STAGIONE

«Sì, stiamo lavorando bene. C'è tanta gente»

IL PORTO di Piombino ha retto l'assalto dei vacanzieri per l'Elba e la Sardegna, oltre che per la Corsica. Ottantamila presenze nel fine settimana, che non hanno creato particolari disagi. Un trend in crescita quello del porto di Piombino, il terzo scalo nazionale. Abituato ormai ai grandi numeri. A confermare crescita e cambiamento due decani del porto Gennaro Ascione e Ciro Borriello dipendenti Moby che sulle banchine accolgono le auto per il controllo biglietti prima dell'imbarco.

«SIAMO sul porto di Piombino da trent'anni - ci dicono - e stiamo assistendo ad una bella ripresa. Tanti i cambiamenti degli ultimi anni. E cresce il traffico auto. In questo fine



Ciro Borriello

settimana sono transitati tanti vacanzieri, ma l'aumento lo registriamo anche durante la settimana. Poi noi oggi operiamo con navi più grandi e il nostro lavoro è più semplice». Sulla crescita dei passaggi durante la settimana concorda anche Luigi Medio Blu Navy. «Il trend del week



Luigi Medio

end è in linea con le previsioni, però questa estate notiamo un aumento di passeggeri che si distribuisce durante la settimana». E che sul porto «c'è ormai da un po' di tempo un bel giro» ce lo conferma Adriano Speranza di Sicil fruit che rifornisce gli esercenti del porto. Ormai c'è la convinzione che verranno superati i



Gianpietro Cinquemani

numeri dello scorso anno e la conferma arriva anche da Gianmarco Cinquemani del garage D'Arienzo, che di auto tutti i giorni ne vede transitare tante: «Va meglio dello scorso anno» ha detto «c'è un bel giro anche durante la settimana non solo il sabato e la domenica».

m.p.

Fiumicino: Montino, Autorità Portuale ripristini decoro della darsena

(FERPRESS) – Fiumicino, 10 LUG – “L’Autorità Portuale ha deciso da diversi mesi di riprendersi la manutenzione e la pulizia dello specchio d’acqua della darsena di Fiumicino”. Lo dichiara il sindaco di Fiumicino, Esterino Montino.

“Quella che appare nelle foto – prosegue Montino – è la condizione, e non è la prima volta, in cui si trova ora. Ancora una volta chiedo che l’Autorità Portuale esca da questa brutta figura e ripristini il decoro di un luogo importante come la darsena”.

Cinque mesi di crescita per Napoli e Salerno

Genova - el traffico container, l'aumento è pari a 11,4% a Napoli (209.014 contenitori) e dell'8,6% nel porto di Salerno (173.233 contenitori).

Genova - Nei primi cinque mesi del 2017 i porti di Napoli e Salerno registrano un crescita nei traffici. I dati rilevati da gennaio a maggio scorso diffusi dall'Autorità portuale del Mar Tirreno centrale mostrano risultati estremamente positivi nel settore commerciale. Nel traffico container, l'aumento è pari a 11,4% a Napoli, equivalente a 209.014 contenitori in teu movimentati contro i 187.364 nello stesso periodo 2016, e del 8,6% nel porto di Salerno, cioè 173.233 contenitori nel 2017 contro i 159.426 del 2016. Robusta la crescita del porto di Salerno del settore ro-ro, con un aumento pari al 32,3% cioè 108.378 unità (81.898 nei primi cinque mesi del 2016). **A Napoli bene l'andamento delle rinfuse liquide con un lieve aumento, pari a 0,94 %; in quest'ambito i prodotti petroliferi sono quelli che segnano il miglior risultato, cioè +6,81% pari a 490.266 tonnellate.** Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 10,42%,; in aumento il traffico le isole del Golfo e le isole maggiori, per un volume complessivo di oltre 2,2 milioni di passeggeri trasportati rispetto ai 2 milioni dei primi 5 mesi 2016. A Napoli però in calo il settore crocieristico del 27,74%, mentre a Salerno questo cresce del 7,7%.

AdSP Mar Tirreno centrale: da gennaio a maggio 2017 in crescita i traffici a Napoli e a Salerno

(FERPRESS) – Napoli, 10 LUG – Nei primi cinque mesi del 2017 le principali voci di traffico registrano una significativa crescita nei porti di Napoli e Salerno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I porti di Napoli e Salerno segnano nel settore del traffico commerciale un risultato estremamente positivo: nel settore del traffico container l'aumento è pari all'11,4% nel porto di Napoli (209.014 contenitori in teu movimentati nei primi cinque mesi del 2017 contro i 187.364 dello stesso periodo del 2016) e dell'8,6% nel porto di Salerno (173.233 nel 2017 contro i 159.426 del 2016 contenitori in teu).

Robusta risulta la crescita nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno con un aumento, nei primi cinque mesi, del 32,3%, pari a 108.378 unità movimentate contro le 81.898 dello stesso periodo del 2016.

Positivo per lo scalo partenopeo l'andamento dei traffici delle rinfuse liquide con lo 0,94% rispetto ai primi cinque mesi del 2016 corrispondenti a 2.080.534 ton. di rinfuse liquide nel 2017 contro i 2.061.106 del 2016. I prodotti petroliferi sono quelli che segnalano il miglior risultato con un aumento del 6,81% rispetto ai primi cinque mesi del 2016 (490.266 ton. nel 2017 contro 459.020 ton. nel 2016)

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 10,42% nei cinque mesi del 2017. Sia il traffico per le Isole del Golfo sia per le Isole maggiori risulta in crescita, con un volume complessivamente pari a 2.285.921 passeggeri, rispetto ai 2.070.210 nei primi cinque mesi del 2016. Solo nel settore del traffico croceristico si verifica, a Napoli, il calo di traffico previsto, che tocca un - 27,74 rispetto allo stesso periodo del 2016 (223.060 croceristi nel 2017 contro 308.677 nel 2016). Il porto di Salerno registra nel traffico crocieristico un aumento del 7,7% nei primi cinque mesi del 2017, con 17.297 croceristi contro i 16.059 del 2016.

Informazioni Marittime

Napoli e Salerno, traffico merci in crescita

Nei primi cinque mesi del 2017 le principali voci di traffico registrano una significativa crescita nei porti di Napoli e Salerno. Nel settore del traffico container l'aumento è pari all'11,4 per cento per lo scalo capoluogo (209.014 teu contro 187.364 dello stesso periodo del 2016) e dell'8,6 per cento nel porto di Salerno (173.233 contro 159.426). Di quasi un terzo la crescita dei ro-ro nel porto di Salerno con un aumento del 32,3 per cento (108.378 unità movimentate contro 81.898).

Positivo per lo scalo partenopeo l'andamento dei traffici delle rinfuse liquide con lo 0,94 per cento rispetto ai primi cinque mesi del 2016 corrispondenti a 2.080.534 tonnellate di rinfuse liquide (2.061.106 l'anno scorso). I prodotti petroliferi crescono del 6,81 per cento (490.266 tonnellate contro 459.020).

Sempre nello stesso periodo, nel traffico passeggeri i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 10,42 per cento. Sia il traffico per le isole del Golfo sia quello per le isole maggiori risulta in crescita, con un volume complessivamente pari a 2.285.921 passeggeri (2.070.210 nei primi cinque mesi del 2016). La nota dolente è il crollo del traffico crocieristico, ampiamente previsto visto che gli armatori programmano gli approdi con due anni di anticipo: un calo del 27,74 per cento (223.060 nel 2017 contro 308.677 nel 2016). Infine, il porto di Salerno registra nel traffico crocieristico in aumento del 7,7 per cento (17.297 crocieristi contro 16.059).

La Puglia chiede il varo della Zes unica

Una Zes unica per i 6 porti dell' **Autorità** dell' Adriatico meridionale e dello Jonio. La richiesta è stata inoltrata alla Regione Puglia dal presidente dell' **Autorità portuale** di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, Ugo Patroni Griffi. Secondo uno studio dell' Università di Bari la Zona economica speciale darebbe una scossa all' economia regionale, intercetterebbe il traffico della Via della Seta evitando che solo Venezia e Trieste ne acquisiscano i benefici e farebbe superare il gap di concorrenza nell' Adriatico con gli altri scali stranieri che hanno già le Zes.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Tempesta nel Porto di Manfredonia

Non si quieta la burrasca che ha preso di mira le nostre aree portuali, che sarebbero dovute essere uno dei volani dello sviluppo del nostro territorio. Così purtroppo non è, così come non lo è stato per tutte o quasi tutte quelle infrastrutture costate soldi a palate alla collettività, in termini di finanziamenti pubblici e mancata redditività delle stesse che avrebbero dovuto portare ricchezza, benessere, lavoro, e invece hanno alimentato solo il disagio, la povertà, i dissidi nella nostra città. La mancanza di una seria e professionale strategia politica di sviluppo a medio lungo termine del territorio ha prodotto danni ai quali diventa difficile porre rimedio, soprattutto oggi che spirano venti di forte crisi nei mercati locali e globali. Nel 1994 nascevano le prime 18 Autorità Portuali in Italia. Una legge, forse creata *ad hoc* per i casi di necessità come il nostro, nel 2003 si aggiunge l'Autorità Portuale di Manfredonia e nel 2005 vennero nominati due Commissari in attesa della nomina di un Presidente, che non arriverà mai. Una lotta durata circa 10 anni tra i nostri "onorevoli" parlamentari, Forza Italia vs Partito Democratico che tra i banchi dell'Assise più importante del nostro Paese, si tiravano i capelli per mantenere o sopprimere il nostro ente di gestione portuale che aveva il compito di stabilire l'indirizzo, fare programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali. Alla fine i due parlamentari sipontini, rimanendo senza capelli entrambi, hanno pensato bene di far pace e di trovare un'intesa che portasse le reciproche scialuppe in acque chete e amiche. Il nuovo organo di gestione dei porti appena approvato è l'Autorità di Sistema Portuale. Manfredonia, assieme a Bari, Brindisi, Monopoli e Barletta rientra nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale presieduto dal barese Ugo

Dopo dieci anni torna in aula il Piano regolatore del porto

Tra gli aspetti più urgenti il collegamento viario con l'autostrada

Milazzo Oggi il consiglio comunale affronta la questione del piano regolatore del porto. In linea teorica le forze politiche ben poco potranno fare su uno strumento urbanistico che risulta definito dall'Aula nel 2006 ma che a distanza di oltre dieci anni non ha completato il proprio iter rappresentando una delle tante incompiute che riguardano il settore della portualità.

L'occasione del confronto - sempre se sarà presente il commissario De Simone - consentirà però di dibattere su problemi che sino ad ora sono rimasti fuori dal palazzo municipale.

Uno su tutti è la realizzazione dell'arteria viaria di collegamento porto-autostrada. Si tratta di un'opera fondamentale che l'Autorità portuale si è detta essere pronta a finanziare per liberare le vie cittadine del traffico diretto al porto e per consentire un ulteriore sviluppo delle autorità portuali. Anzi il commissario De Simone ha lanciato nel corso di una delle ultime riunioni del Comitato portuale l'ennesimo appello all'Amministrazione Formica ritenendo che la fase di stasi della nuova banchina XX Luglio sarà presto superata e quindi a quel punto con un aumento dei traffici ma anche delle opportunità

per lo scalo mamertino, la realizzazione di una viabilità dedicata rappresenta più di una necessità. Da palazzo dell'Aquila però nessuna risposta ad un progetto che era stato lanciato dalla precedente Amministrazione guidata da Carmelo Pino e che aveva portato alla redazione di quattro proposte che dovevano essere sottoposte alla valutazione delle istituzioni.

Chi sollecita questa infrastruttura è anche il "Comitato grande porto" il quale sottolinea che a parlare di strada di collegamento porto-asse viario non è stato solo De Simone, ma anche il ministro Del Rio durante un colloquio col sindaco di Milazzo nel recente incontro che il rappresentante del governo nazionale ha avuto con le autorità della nostra provincia.

«Effettivamente - afferma il comandante Mario Sciotto - è paradossale che un asse viario colleghi la città a levante, a ponente, al centro, perfino con la zona di Cianfrolo recentemente realizzata lasciando isolato il porto che è il cuore pulsante dell'economia della città». Oggi sul punto sarà utile conoscere la posizione dell'Aula consiliare.(r.m.)

Si insedia il tavolo dell' Area logistica integrata

Un' analisi funzionale e strategica del sistema portuale e retroportuale siciliano, di quello ferroviario e aeroportuale nonché delle aree/infrastrutture a servizio della logistica. È quanto si prefigge il tavolo tecnico dell' Area Logistica Integrata del quadrante sud orientale della Sicilia che si insedierà ufficialmente oggi pomeriggio alle 15,00. Oltre al comune ne fanno parte il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l' Agenzia per la coesione territoriale, l' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, il Porto di Messina, il Comune di Siracusa e l' Interporto Catania.

«Grazie a questa azione sinergica - ha spiegato il primo cittadino - sarà possibile definire, in un unico documento, lo scenario generale del sistema del quadrante della Sicilia Orientale, attraverso l' analisi della dotazione infrastrutturale. L' analisi offrirà la possibilità di costruire una vision a lungo termine dell' Area Logistica Integrata, da concretizzarsi attraverso una strategia di sviluppo degli interventi che si riterranno opportuni e in linea con gli obiettivi della programmazione nazionale ed europea e macroregionale in materia di trasporti».

«Il tavolo tecnico - ha aggiunto il vice sindaco Simone Siciliano con delega allo Sviluppo Economico - sta conducendo le proprie azioni tenendo conto che la programmazione dovrà avvenire per Aree Logistiche Integrate. I soggetti coinvolti hanno, infatti, accolto l' invito a fare sistema e collaborare». Intanto è di ieri la notizia che il Cga su richiesta di Assoportò Augusta ha sospeso il decreto del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che ha destinato per i primi due anni, quale sede dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale il porto di Catania e non quello di Augusta».

«Scali di Augusta e Catania più moderni per essere competitivi»

Cettina Saraceno Si al «transhipment», al traffico dei container, alla diversificazione delle merci, allo sviluppo della cantieristica e della catena del freddo, coniugando sicurezza sul lavoro e rispetto dell' ambiente. È questa la ricetta di Andrea Annunziata, da aprile scorso alla guida l' **Autorità** di sistema del mare di Sicilia orientale che ha grandi potenzialità come hub del Mediterraneo. E che con la nuova legge di riforma della **portualità** fa parte, insieme allo scalo et neo, nell' **Autorità** di sistema del mare dei Sicilia orientale.

OOO Presidente, l' Europa ha investito un centinaio di milioni per l' ampliamento e l' adeguamento delle banchine di Augusta, già indicato come porto core della Sicilia orientale. Qual è lo sviluppo della scalo?

«Oltre allo storico petrolchimico, indubbiamente ha una vocazione commerciale, ma anche di tipo cantieristico per le grandi navi e per tutta la parte che riguarda la catena del freddo. Qui possiamo fare transhipment, ma dobbiamo diversificare le merci facendo tante infrastrutture in più.

Ormai si ragiona in termini di sistema, siamo insieme a Catania dove invece si può sviluppare tutto il traffico cantieristico e dei grandi yacht e quello delle merci che al momento vi transitano.

Ma dobbiamo fare presto e modernizzare lo scalo per essere competitivi».

O OO Quali i primi interventi che intende fare?

«Intanto, entro poche settimane intendiamo avviare a conclusione il rifiorimento del primo tratto della diga foranea. Poi c' è la questione dei piazzali, del prg che dovrà contemplare anche quello del porto di Catania. Lunedì si è insediato il comitato di gestione e sto valutando i curricula per nominare il segretario generale che sarà un ingegnere, una figura tecnica necessaria all' Ente. Abbiamo pensato, inoltre, di avvalerci di una consulenza per il marketing chiamando l' ex ministro ai Lavori pubblici, Paolo Costa che per quasi 10 anni è stato presidente dell' **Autorità portuale** di Venezia. Questo significa affacciarsi al mondo».

O OO Ieri il Cga ha accolto il ricorso di Assoporto e ha sospeso, in attesa del giudizio di merito, il

-segue

decreto del ministro Del Rio che sosta per due anni la sede dell' **Autorità** di sistema a Catania...

«Io sono terzo rispetto alla questione della sede che esula dalle mie competenze e riguarda altre vicende. Continuo a lavorare per l' intero sistema **portuale**».

O OO Cosa pensa dell' esclusione dello scalo megarese di Augusta dalla «Via della seta», cioè da accordi e traffici con la Cina?

«Non è un Governo o un' autorità **portuale** a decidere una rotta. È il mercato. Se avremo l' infrastruttura moderna e spendiamo i soldi in tempi rapidi, rispettando l' ambiente, saremo noi ad intercettare parte di questo traffico».

O OO L' Autorità **portuale di Augusta in questi anni ha messo da parte un piccolo tesoretto, svariati milioni di euro che potrebbero fare gola al porto di Catania...**

«Augusta ha una delle casse più ricche in Italia, ma ho assicurato che tutto quello che ha guadagnato fino al 3 aprile, giorno cioè del mio insediamento, è giusto che venga investito qui. Da quella data in poi c' è l' unione con Catania».

O OO A tre giorni dal suo insediamento ha ricevuto una commissione europea sulle migrazioni e si è confrontato con la realtà della tendopoli per l' accoglienza dei migranti del por to, primo punto di sbarco in Italia...

«Sì, ho già chiesto al prefetto di delocalizzare la tendopoli fuori dal porto e di darci quello spazio che può essere impiegato per altre attività commerciali.

Quell' area è un po' il cuore dello scalo. Il prefetto mi ha assicurato che l' avrebbe delocalizzato. Se poi non si potesse spostare fuori dal porto possiamo concedere in via temporanea un' altra area.

Quel giorno della commissione avevo chiesto ad Assoportori di rinviare la nomina del presidente considerato che ero impegnato per un' emergenza. Ma hanno avuto fretta e così sono uscito fuori da Assoportori perché è stata offesa la nostra dignità. Ho chiesto al presidente dell' **Autorità** di sistema di Palermo Pasqualino Monti di fare un' organizzazione importante a livello mondiale dei porti e della logistica della Sicilia per dare un grosso contributo.

Però il patto è uno solo: la modernizzazione». (*CESA*)

Shipping. Le Autorità di sistema degli scali dell'isola indicano priorità strategiche e linee guida operative

La Sicilia punta sulle crociere

Palermo homeport di grandi compagnie, nuova stazione a Catania

Raoul de Ferrade

«I porti della Sicilia puntano sullo sviluppo delle crociere, delle autostrade del mare e della cantieristica navale. Questi i principali obiettivi individuati sia dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale (scali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle), il neo insediato Pasquale Monti, sia dal presidente della Adsp del Mar di Sicilia orientale (Catania e Augusta), Andrea Annunziata, da tre mesi alla guida».

«Crociere, traghetti merci e passeggeri e cantieristica - afferma Monti - sono i tre fulcri su cui inizierò a operare. E voglio raggiungere il risultato di far diventare Palermo un homeport per le maggiori compagnie crocieristiche. Non ha senso che Malta sfiori i 700 mila crocieristi l'anno e la Sicilia occidentale, nel suo complesso, raggiunga a fatica i 500 mila nel 2017 con previsioni peggiori per il 2018. Quest'anno Palermo ha segnato una flessio-

ne nelle crociere: ma indipendentemente da questo, che potrebbe essere anche un fenomeno temporaneo, i porti della Sicilia occidentale dovranno far decollare in modo adeguato la straordinaria offerta turistica, ambientale, paesaggistica e culturale dell'isola».

Palermo per le navi più grandi e Trapani per quelle più piccole, prosegue Monti, «hanno enormi potenzialità inesprese nel turismo crocieristico, nel quadro di un Mediterraneo che ha spostato verso Nord, lontano dalle coste africane, l'asse di gravitazione del mercato delle crociere».

Monti pensa anche alla possibilità di «una Zes (zona economica speciale) sia per le merci che per le forniture alle crociere» ma non nasconde che occorre un miglioramento delle infrastrutture portuali: tra l'altro, dice, «c'è da dragare sia a Palermo che a Termini e Trapani». E per queste ultime Monti, forte anche dell'esperienza fatta come presidente della port...

«vitevecchia, guarda alle autostrade del mare. «Bisogna consentire alle navi più grandi di entrare a Termini. In Sicilia sono molto impegnati sia Gnv che Grimaldi: ci sono realtà e nuovi collegamenti e che si possono sviluppare». A Palermo, poi, ricorda Monti ci sono anche i bacini di carenaggio e Fincantieri, «con cui sviluppare sinergie». Per la nautica di diporto, infine, bisogna «riqualificare le attuali marine, per far sì che possano accogliere i grandi yacht».

Annunziata, da parte sua, vede possibilità di sviluppo non dissimili da quelle di Monti per i porti orientali. Catania è stata da poco inserita dall'Ue fra gli scali Ten-T ma ha appena subito lo stop dal Consiglio di giustizia amministrativa di Palermo, dopo il ricorso degli operatori di Augusta, al decreto del Mit che gli assegna la sede della Adsp. «Dove si fa sede dell'Authority - taglia corto Annunziata - per me non cambia nulla; mi preme invece lo sviluppo dei due porti».

I NUMERI CHIAVE

500 mila

I crocieristi
Stima sui passeggeri delle crociere nella Sicilia occidentale nel corso del 2016

+21,7%

Il traffico navi
Incremento su base annua del movimento navi nei primi tre mesi del 2017 negli scali di Palermo e Termini Imerese

+145,1%

I container
Aumento del traffico container rilevato su base tendenziale nei primi tre mesi di quest'anno nei porti della Sicilia occidentale

Secondo l'ex presidente della port... di Salerno, «gli scali della Sicilia orientale hanno bisogno d'interventi infrastrutturali che li rendano più moderni e sicuri». Per Catania, «fermare stando la possibilità di fare merci e traffico ru-ru». Annunziata pensa allo sviluppo turistico, con crociere e yacht. «Realizzeremo - afferma - una nuova stazione marittima, per la quale lanceremo un concorso internazionale e stiamo lavorando alla possibilità di elettrificare le banchine e di utilizzare anche energia alternativa. Poi vogliamo creare una marina per maxi yacht: nei prossimi giorni cominceremo già a liberare aree per realizzarla». Annunziata conferma la vocazione commerciale di Augusta. «C'è da affrontare - spiega - tutta la questione delle bonifiche per la parte impegnata nel petrolchimico. Ma per lo scalo penso anche a una cantieristica moderna di livello, ai container, visto che ci sono grandi spazi».

18 DICEMBRE 2016

Trapani, ai privati pochi servizi A Marsala attesa per la Marina

OGli yacht che attraccano nella banchina che ha ospitato l' America' s Cup e devono proseguire per le Egadi sono costretti a fare i conti con le esigenze di navi e aliscafi

Max Firrerri 000 Con dati alla mano il turismo da diporto rimane un flusso ricco e di lusso, nonostante la crisi. Chi sceglie lo yacht o la barca a vela per le lunghe vacanze oppure le piccole imbarcazioni per trascorrere una giornata nelle isole minori, deve fare i conti con i porti e i servizi. Navigando da San Vito Lo Capo verso Trapani, oltre monte Cofano che sovrasta Cu stonaci la sua magnifica baia di Cornino, il sistema portuale evidenzia criticità e falle.

La parte sud della provincia di Trapani - con il porto del capoluogo, quello di Marsala e di Mazara del Vallo - conta infrastrutture che garantiscono i minimi servizi essenziali ma che potrebbero, certamente, offrire molto di più ai diportisti italiani ed europei che scelgono la Sicilia e il suo mare.

Tra le isole Egadi e Pantelleria, proprio Trapani è una tappa d'obbligo per chi sceglie di arrivarci, ma non sempre chi vorrebbe punta la prua per entrarci dentro. Classificato fra quelli commerciali di interesse nazionale, alla diportistica per questo bacino si è guardato con poca attenzione. E non è bastato la tappa dell' America' s Cup (quando arrivarono yacht e barche a vela di lungo metraggio) per capire che investire di più in servizi per la diportistica sarebbe stato un toccasana per l' economia portuale.

Le marine private nel porto di prima classe Nel porto di Trapani alla diportistica si dedicano, quasi interamente, le locali «marine». Sono stati alcuni privati, negli anni, a farsi dare in concessione tratti di banchina e a garantire i servizi che richiedono barche di lusso ed equipaggi. La «Marina Stabile», ad esempio, tramite pontili galleggianti riesce ogni estate a garantire gli ormeggi yacht e barche a vela, mentre a terra offre anche un angolo palestra per gli ospiti.

Da qui sono passati vip e politici. Le altre piccole «marine» vengono, invece, scelte dalle unità da diporto di piccole dimensioni. Sono circa 700 i posti che vengono garantiti alla diportistica all' interno del bacino portuale.

Gli yacht di grosse dimensioni e con un profondo pescaggio, invece, dove vanno? Attraccano ai tratti di banchina pubblica, lì dove l' acqua è profonda anche nove metri: «Questi - spiegano dalla Capitaneria

-segue

di Porto di Trapani - sono destinati prioritariamente al traffico commerciale o di linea».

Ciò significa che chi deve attraccare col proprio yacht deve fare i conti con le esigenze di navi e aliscafi, in un porto classificato di prima classe.

«Questi tratti di banchina non sono serviti né di acqua né di punto luce - spiegano ancora dalla Capitaneria - così alcuni servizi vengono garantiti da ditte autorizzate». Il porto di Trapani sconta il fatto di avere un Piano regolatore del porto obsoleto: edito nel 1962 quello strumento non individua aree destinate alla diportistica. Oggi, alla luce anche dello sviluppo di questo flusso turistico, non è più rinviabile aggiornare quel vecchio Piano.

Marsala, il dragaggio mancato Il porto di Marsala, nonostante sia classificato come struttura di rilevanza economica regionale e interregionale, di fatto può considerarsi un bacino pieno zeppo di problemi. E non solo. Perché è pure pieno di grossi cumuli di foglie morte di posidonia, finite dentro per il ciclo delle correnti, che ne riducono l' utilizzo. Ecco perché nel 2016 proprio la locale Capitaneria di Porto ha emesso un' ordinanza che obbliga tutte le unità navali con un pescaggio oltre i 4 metri a richiedere l' ausilio di un rimorchiatore.

La banchina curvilinea a nord del porto, invece, è fuori uso per «cedimenti strutturali», mentre il molo «Colombo» necessiterebbe del ripristino del manto stradale.

Qui può essere garantito l' ormeggio di una sola nave per volta. Al diporto, anche qui come a Trapani, pensano i privati che si sono fatti concedere alcune aree del versante sud orientale del porto: sono garantiti circa 400 posti per unità di medie e piccole dimensioni.

Nella città del mille aspettando la nuova Marina A Marsala è atteso da anni il cantiere col quale si dovrà costruire il nuovo porto destinato alla diportistica. Il progetto nel rendering 3D già illustrato qualche anno fa da Massimo Ombra, amministratore unico della società «Mir», fa sgranare gli occhi.

«A ottobre prossimo ci saranno consegnate le prime aree per il cantiere - spiega Ombra - così potranno iniziare i lavori che contiamo di concludere nel 2019». La nuova Marina conterà 1.000 posti barca, anche per yacht sino a 75 metri. A terra, invece, tutti i servizi e i comfort (palestra, solarium, boutique) per non lasciare scontento nessuno.

L' infrastruttura, che costerà 50 milioni di euro, è nata dall' accordo di programma stipulato nel 2016, in accordo con il Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia.

In Sicilia la nuova Marina della «Mir» sarà - insieme alla Marina di Ragusa e a quella di Sant' Agata di Militello - uno dei tre porti «hub» siciliani per la nautica da diporto.

Mazara Del Vallo, attrattività in calo Da Marsala a Mazara del Vallo le miglia sono poche: nel mezzo la Riserva di Capo Feto, uno spet.