

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
6,7 e 8 GENNAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...Ilva, sindacato e istituzioni pronti per il tavolo..." (Il Secolo XIX)

"...Cinesi e svizzeri puntano sul Vte Container Terminal..."
(L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Visita al Faro..." (Informazioni Marittime)

Napoli:

Zes, grandi occasioni per i porto Campani..." (Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Il Punto Portuale..." (Informazioni Marittime)

Messina:

"...Accorpamento Messina Gioia Tauro..." (Gazzetta del Sud)

"...Piano Regolatore Portuale..."
(Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessina.it, Tempo Stretto)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Secolo XIX

Ilva Genova, sindacato e istituzioni pronti per il tavolo

GENOVA. Il negoziato su Ilva torna di merito. Passate le festività natalizie e nonostante le non ancora concluse polemiche politiche pugliesi su ricorsi e Autorizzazione integrata ambientale, la cessione del siderurgico italiano torna a essere discussa sui tavoli della trattativa già calendarizzati dal ministero dello Sviluppo economico.

Mercoledì prossimo è previsto un incontro al Mise tra ArcelorMittal, sindacati nazionali e locali, governo e commissari. Oggetto del vertice, il piano industriale di Am Investco Italy, la cordata che si è aggiudicata gli stabilimenti Ilva di Genova, Novi Ligure e Taranto. Secondo quanto ricostruito dal Secolo XIX, durante l'incontro le parti dovrebbero affrontare scenari di mercato europeo e italiano dell'acciaio in funzione del piano industriale che Mittal propone per Ilva.

Ma quello al quale la Liguria guarda con maggior interesse è l'incontro sull'Accordo di programma di Genova, fissato per mercoledì 17 e accordato dal governo dopo gli scioperi e l'occupazione della fabbrica di Cornigliano. A quel tavolo siederanno, oltre a governo, commissari, sindacati e ArcelorMittal anche gli altri firmatari dell'Accordo: Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità portuale e, si ipotizza, prefetto e Confindustria.

La lettera di convocazione dovrebbe arrivare a giorni. In Regione l'attesa sembra governata da un cauto ottimismo. «Noi crediamo che seicento esuberi su Genova siano semplicemente un numero nemmeno discutibile. - osserva Edoardo Rixi, assessore allo Sviluppo economico- E siamo altresì convinti che il tema centrale sia quello degli investimenti e delle aree che Genova offre al gruppo. Il tavolo del 17 è molto importante aggiunge Rixi - occorre che ArcelorMittal dia un segnale di investimento aggiuntivo su Cornigliano, stabilimento che potrebbe tra qualche anno diventare cuore della logistica dell'acciaio in Europa. È chiaro che aree di pregio come quelle di Cornigliano non possono restare senza una visione di sviluppo. ArcelorMittal deve manifestare il suo interesse concreto, altrimenti le aree andranno riperimate».

Aperta al confronto la Fiom, con il segretario Bruno Manganaro che avverte: «Il sindacato ci sarà e farà la sua parte, ma il 17 è necessario che tutte le istituzioni diano il loro contributo. Regione e Comune (che già lo stanno facendo), Autorità portuale, prefetto e Confindustria, associazione che finora è rimasta silente».

Nel merito, Manganaro spiega: «Un milione e 100 mq di aree con banchine in concessione per 60 anni sono un bel regalo che Mittal deve meritarsi. Oggi non ci sono le condizioni per far lavorare 1.500 persone, ma tutti devono passare al gruppo, così come ci passa tutta l'area, e una cassa integrazione sino al perfezionamento dell'acquisto potrebbe rivelarsi lo strumento straordinario per affrontare la situazione. Cornigliano ha degli esuberi temporanei, Mittal vorrebbe renderli strutturali: questo non è possibile».

Genova, cinesi e svizzeri puntano sul Vte Container Terminal



Genova, 7 gennaio 2018 – Il terminal Psa ha raggiunto il record di traffico quest'anno: 1,6 milioni di Teu. Il Vte è cresciuto del 16,5% rispetto allo scorso anno, guidando i volumi complessivi del porto. È stato poi l'arrivo del mega container carrier da 17.000 TEU, la "MSC Istanbul", che l'ha inaugurato. "Ci saranno altri arrivi", ha confermato Gilberto Danesi, capo del PSA in Italia e leader di VTE, il più importante terminal del porto di Genova. Le banchine tra Pra' e Voltri hanno raggiunto il record di traffico quest'anno: 1,6 milioni di TEU. Il VTE è cresciuto del 16,5% rispetto allo scorso anno, guidando i volumi complessivi del porto, che sono aumentati continuamente. Paradossalmente, il numero di navi che chiamano potrebbe diminuire, ma è la capacità di ogni singola unità che è aumentata: A partire dal 2011 accanto alle attività di punta della "PSA Singapore Terminals" e della "PSA Antwerp", la PSA partecipa in 29 progetti portuali in 17 paesi fra Asia, Europa e le Americhe. VTE sta diventando il terminale dei giganti del mare. Il nuovo record riflette anche un trend positivo delle entrate, che potrebbe raggiungere i 187 milioni di euro quest'anno. "E le prospettive per il 2018 si annunciano migliori", ha spiegato Danesi, "Il mercato sta cambiando rapidamente, ma il primo trimestre dovrebbe essere migliore rispetto allo scorso anno, perché i servizi sono già operativi, mentre all'inizio del 2016 erano ancora in fase di ristrutturazione". Il terminale che appartiene al gigante di Singapore PSA, che gestisce il VTE e un terminal a Venezia (Vecon) qui in Italia, crescerà ulteriormente in termini di volume ed è già pronto a ricevere più mega navi, e non solo da MSC, in i prossimi mesi: "È chiaro che tutti guardano al nostro terminale con grande interesse", ha detto Danesi.

I porti nordeuropei hanno progettato maggiori spazi e infrastrutture pur di stare nel giro dei grandi porti per contenitori ma quello che potrebbe penalizzare i porti italiani è la burocrazia ed il taglio dei terminalisti con il mondo politico. Da più parti in Italia, si sta chiedendo di far rinascere il vecchio Ministero Del Mare: sarebbe un piccolo passo verso un settore che è ancora la cenerentola dei trasporti infrastrutturali. Ecco, è su questa strada che bisognerà battersi.

Una visita al faro di Livorno



di Flavio Scopinich - DL News

Cari amici, dopo la [visita alla Lanterna di Genova](#), ho avuto la favorevole opportunità, grazie alla associazione "Amici dei Fari" di potere andare a visitare il **Faro di Livorno**, un faro che potrebbe definirsi "moderno" con un vestito del "passato". Partito di buon'ora da Genova, la città di Livorno mi accoglie con una bellissima giornata di sole, ed una breve sosta lungo i fossi, dove è possibile ammirare le vecchie mura della "Fortezza Nuova" ed il dedalo di canali che la circondano e la collegano al mare, facendo di Livorno una specie di Venezia della Toscana.

Fortezza Nuova cinta dal Fossato

Di fronte alla Fortezza Nuova, si trova la grande piazza ottocentesca della Repubblica, caratterizzata da una statua su di un piedistallo, monumento che ricorda il plebiscito del popolo toscano tenutosi nei giorni 11 e 12 marzo 1859, con il quale la cittadinanza approvò in massa l'annessione della città di Livorno al Regno sabaudo di Vittorio Emanuele II, con ben 336.571 voti favorevoli (Contrari 14.925, Astenuti 4949). Passata la Fortezza Nuova, dopo avere costeggiato prima ed attraversato poi i Cantieri Benetti, (fiore all'occhiello della Cantieristica Livornese), raggiungo il Faro posizionato al termine del molo Mediceo (chiamato da alcuni "Fanale maggiore" o "Fanale dei Pisani"), fanale che sorveglia l'ingresso meridionale del porto di Livorno.

Le origini (e relative motivazioni costruttive) del faro livornese, risalgono al periodo calante della storia della repubblica marinara di Pisa; all'epoca in perenne lotta con la repubblica Marinara di Genova, per il predominio del Tirreno, delle colonie poste in Corsica e Sardegna, il controllo di rotte, mercati e piazze d'affari in tutto il Mediterraneo dalla Provenza a Gibilterra fino agli stati crociati in Siria ed in Palestina. Questa lotta culminò il 6 agosto 1284, nei pressi delle secche della Meloria, dove fu combattuta una delle più aspre battaglie navali del Medioevo, conosciuta anche come "Battaglia della Meloria". Questa battaglia navale, vide la flotta Genovese sopravanzare quella Pisana, e causò, a causa delle successive e continue scorribande del figlio dell'Ammiraglio Andrea DORIA, sulle coste pisane, la distruzione del Faro della Meloria che segnalava (ai naviganti che si avvicinavano al porto di Livorno), la presenza delle "Secche della Meloria".

Passato il periodo buio, la Repubblica di Pisa, decise di costruire nell'abitato di Livorno (in sostituzione di quello della Meloria), un nuovo fanale di dimensioni generose e dall'aspetto imponente, al fine di sottolineare la volontà di ripresa della Repubblica Pisana. La costruzione, iniziata nel 1303 e completata nel 1305 (su di una roccia una volta isolata dalla terraferma), è stata attribuita al valente scultore ed architetto Giovanni Pisano (a cui si deve anche la facciata del duomo di Siena).

Con la scomparsa della Repubblica Pisana, la Croce pisana collocata sulla porta d'ingresso venne sostituita con il simbolo fiorentino dei Medici, tutt'oggi visibile su parte delle mura circolari esterne alla base, che costituivano il lazzeretto della città, voluto nel 1584 dal Granduca di Toscana Francesco I de' Medici, a fianco del quale furono ricavati anche alcuni magazzini per le merci importate. Nel tempo, il faro è servito a molte diverse funzioni, durante la seconda guerra mondiale, le truppe germaniche di stanza in Italia, utilizzarono la robusta struttura del faro come deposito munizioni che nel 1944 al momento della ritirata, non potendo portare con se tutti gli esplosivi, per non farli cadere in mano agli alleati, fecero brillare il deposito munizioni causando il crollo e la distruzione del vecchio faro.

Negli anni '50, grazie anche all'interessamento di un personaggio politico toscano di prestigio furono trovati i fondi e le giuste vie per mettere in piedi la ricostruzione del faro, utilizzando gran parte del materiale originale. Tutt'oggi, incastonata nel muro si può ammirare una specie di scudo in pietra appartenente alla costruzione originale incastonata in una nicchia ricavata nella parte bassa, nella parte esterna estrema un gruppo di pietre originali testimoniano il contorno del vecchio cilindro di pietra.

- segue

L'antica torre

Dal punto di vista costruttivo e strutturale, il Fanale Maggiore, è dotato di un telaio interno in cemento armato costituito da anelli concentrici collegati verticalmente fra loro, da piloni a sezione quadra, che sorreggono la cupola e la scala elicoidale che dà accesso alla cupola stessa. Giunti sulla sommità della seconda torre, dal terrazzino si gode un panorama impagabile, sia sulla città, che sulle isole prospicienti Livorno. Terminata l'osservazione panoramica; tramite una scala elicoidale in ferro, si raggiunge il piano inferiore della cupola, dove un'altra scala in ferro ci porta dove sono alloggiati i sistemi di rotazione e di illuminazione della parte ottica rotante, tra i quali un antico ed efficiente sistema meccanico di emergenza a contrappeso (o a orologeria). Il contrappeso, durante la discesa, svolgendo un cavetto d'acciaio avvolto su di un tamburo, è in grado di fornire l'energia necessaria per mantenere in rotazione il telaio con le lenti di Fresnel; la velocità di rotazione costante del telaio, è assicurata da un regolatore di WATT che agisce su di un freno.

La struttura, è rivestita esternamente da una base tronco-conica che sorregge le due torri merlate di diametro diverso; ambedue le torri sono leggermente rastremate verso l'alto; mentre, il rivestimento esterno, è stato realizzato con la pietra della Verruca proveniente dalla cava di San Giuliano, in modo da utilizzare le stesse pietre che originariamente furono usate nel 1300 per la costruzione del faro originale, che attualmente raggiunge i 52 metri di altezza, con un diametro alla base di 12 metri.

Faro con 2 torri cilindriche merlate - Base tronco-conica - Ben visibile la rastrematura dei cilindri. Anticamente, per produrre la luce, l'alimentazione del faro, era basata su fascine di legna che ardevano su specchi concavi che riflettevano la luce sul piano orizzontale, poi successivamente con il progresso, nel 1841 furono installate le lenti di Fresnel, successivamente furono installati dei bruciatori a vapori di petrolio. In epoca recente il petrolio fu rimpiazzato dall'acetilene, un gas caratterizzato da una emissione luminosa molto intensa, fino alla situazione attuale, dove una lampada da 1000 Watt produce una luminosità sufficiente a portare la luce del faro oltre le 25 miglia nautiche che sono il limite del suo orizzonte ottico dovuto ai suoi 55 (m.) di altezza.

Al fine di mostrare il funzionamento del faro al completo, uno dei soci fondatori, Renzo, oscurando il sensore luminoso ha messo in moto il sistema automatico di accensione e rotazione, per la gioia dei visitatori. Meccanismo elettrico di rotazione (Lampada 1000 W). Una passeggiata sul terrazzino più alto ha consentito di ammirare da vicino il telaio rotante supporta i vari gruppi delle lenti di Fresnel ed anche l'otturatore metallico che completa la parte oscurata dei 360°.

Il barometro dell'economia

Zes, la grande occasione per i porti della Campania

Si sta animando in questi ultimi mesi in Italia il dibattito sulle Zone Economiche Speciali (ZES) introdotte dalla Legge 123/2017 (il provvedimento che ha convertito in Legge il decreto Mezzogiorno). Sono zone geograficamente delimitate, ubicate nel Sud Italia.

> Segue a pag. 30

Export Campano

(gen-nov 2017)*
(valore % e in miliardi di euro)

	Trasporto marittimo 47%
	2,77 mld/euro
	Trasporto stradale 40%
	2,36 mld/euro
	Trasporto aereo 12%
	0,71 mld/euro
	Trasporto ferroviario 1%
	0,02 mld/euro

*Fonte: Elaborazione Smi su Istat-CoeWeb

© L'ESPRESSO

Zes, la grande occasione per i porti campani

Esse devono comprendere un'area portuale e possono essere costituite anche da aree non adiacenti territorialmente purché presentino un nesso economico funzionale con il porto. In particolare, la discussione si sta prevalentemente incentrando sulla capacità di queste zone di creare sviluppo in modo effettivo.

Si tratta di un modello molto diffuso a livello mondiale. In Europa esistono diversi casi di Free Zone a diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti franchi individuati all'interno di aree portuali); se ne contano ad esempio 10 in Danimarca, 8 in Germania, 3 in Grecia, 5 in Spagna (tra cui la famosa ZAL-Zona ad Attività Logistica di Barcellona). In Italia il caso più famoso è quello di Trieste. L'aspetto positivo del provvedimento, auspicato anche dagli studi di SRM, è la messa in opera di una politica di sviluppo istituzionale destinata al Sud

che pone il «Porto al centro», vale a dire investimenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima ed il sistema di imprese intorno. La connessione tra le infrastrutture marittime e l'industria è fondamentale per una regione come la Campania che fa viaggiare via mare quasi il 50% del suo export; la ZES è proprio uno strumento al servizio dell'export in quanto riesce a dare alle imprese agevolazioni fiscali, doganali e burocratiche per assicurare al territorio una grande proiezione internazionale. I dati dei primi 9 mesi del 2017 mostrano come ad esempio Alimentare, Mezzi di Trasporto (in cui vi sono Aeronautico e Automotive) e Meccanica (comparto in cui vi sono anche elementi connessi della filiera Aeronautico e Automotive) siano il traino delle nostre relazioni internazionali, rappresentandone il 68% del totale. Nelle Free Zone andrebbero

a concentrarsi attività produttive che potrebbero generare un valore di circa 40% aggiuntivo, rispetto al totale dell'export attuale. Le imprese che investiranno nelle ZES in Italia, infatti, avranno una serie di vantaggi. Last but not least sarà fondamentale anche il supporto che sapranno dare i player bancari per assicurare supporto finanziario agli investitori privati e pubblici che vorranno localizzarsi in queste aree. Queste potranno diventare strategiche per l'economia del Paese solo se ben concepite e strutturate. Il Banco di Napoli con un protocollo siglato con l'Autorità di Sistema del Tirreno Centrale ha già messo a disposizione un importante plafond di 1,5 miliardi di euro per le aziende che presenteranno progetti di investimento a valere sulla ZES.

* A cura di Smi in collaborazione con il Banco di Napoli
© RIPRODUZIONE RISERVATA

+

Informazioni Marittime

Il Punto Portuale



BRINDISI – La maggior parte dei porti dell'Europa è un tutt'uno con le città, tali da essere considerati urbanisticamente dei "porti – città" e non un porto con una città. Questa riflessione deriva da una storia antica della definizione di navigazione – come scienza dei trasporti marittimi – prima modalità di trasportare merci; per questo le città si sono sviluppate nell'area portuale.

Le attività portuali erano parte integrante della vita cittadina sia interna e sia esterna alla stessa area portuale. Dalla seconda metà del secolo scorso, con l'aumento delle dimensioni delle varie tipologie di navi, le economie di scala imposte dalla finanza all'intero shipping, le infrastrutture portuali sempre più sofisticate, le città hanno subito delle modifiche urbanistiche spostando tutte le attività portuali all'esterno, in aree definite industriali o in un'area retroportuale in cerca di sviluppo industriale. Il Saggio direbbe che le città sono state espulse dai relativi porti, soprattutto per motivi di sicurezza; anzi la nuova declinazione del concetto di port – security ha ulteriormente aumentato psicologicamente la distanza tra il porto e la sua città.

Poi, gli abitanti della città si sono dati i "water – front " belli e/o brutti, funzionali o non, ma sempre gestiti da Autorità marittime e portuali. La fantasia degli architetti e dei costruttori ha incoraggiato la moda per localizzare uffici, bar, ristoranti, pub, banche, aree ricreative, hotel e B&B, sulla prima cinta urbana prospiciente l'acqua del porto, anche nella previsione che le attività di navi da crociera e di traghetti dovevano e sono le uniche attività portuali rimaste vicine alla città. Le sole attività che possono essere vissute dai cittadini di una città-porto. Infatti, queste attività consentono ai porti di avere visibilità in città e di mantenere una certa consapevolezza di cosa significhi essere una città-porto.

E allora occorre una maggiore comprensione tra porto e città per accogliere appieno le attività portuali di navi da crociera e di traghetti. Comprendere un'attività di navi da crociera e di traghetti significa per gli Enti locali e Autorità portuali programmare, con largo anticipo, un piano di lavoro adeguato e senza trionfalismi di una filiera strutturata che parta dall'accoglienza dei passeggeri e finisca a dei servizi essenziali alla persona, alle navi e ai relativi business legati, senza tralasciare la promozione turistico/culturale della città stessa per eventuali viaggi di ritorno.

Importante è coinvolgere sia la città sia il porto attraverso l'informazione e il coinvolgimento partecipato, anche se, molte volte, l'opinione locale non è sempre dalla parte del porto in relazione alla sua crociera e alle attività dei traghetti (vedasi i vari comitati del sempre no a prescindere). Occorre fornire alla comunità locale e al territorio circostante ampia informazione valida e affidabile sui vantaggi e sul valore aggiunto del settore delle crociere e dei traghetti.

Dare una panoramica della stagione crocieristica che si vuole affrontare, delle varie opportunità economiche occupazionali, degli impegni di artisti locali, cori, cooperative turistiche che saranno coinvolte in qualche modo con le attività di crociera e di traghetti. Solo migliorando la reciproca comprensione tra Autorità portuale, oggi di sistema, e la città si potranno compiere nuove opportunità di sviluppo territoriale.

Abele Carruezzo

Focus

L'accorpamento dell' **Autorità portuale di Messina** a Gioia Tauro viene ritenuta una "mazzata" per le aspirazioni di crescita dello scalo mamertino e, sia le forze politiche che il mondo dell' associazionismo sono pronti ad insorgere chiedendo il supporto dell' Amministrazione e del consiglio comunale. Non è escluso, anzi, che presto il civico consesso possa tornare ad assumere una nuova e definitiva posizione ufficiale.

Il Comitato non demorde e sollecita un ruolo attivo della struttura mamertina

Il Porto torni ad essere autonomo

Secco no al futuro con Gioia Tauro, porte aperte all' accordo con Messina

milazzo «L' esperienza maturata dopo tanti anni di adesione all' **Autorità portuale** di **Messina**, e il passaggio quasi certo di un prossimo ingresso dentro l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro dovrebbe indurre il nostro sindaco, unico rappresentante di un porto importante quale è Milazzo, a compiere le procedure necessarie per uscire da qualsiasi aggregazione e potere operare in piena autonomia e libertà. Chiaramente percorso analogo dovrebbe essere fatto da **Messina**. Solo insieme si riuscirà ad evitare un clamoroso declassamento che significherebbe la fine di ogni speranza di sviluppo della nostra portualità».

Il Comitato "Grande porto" non molla la presa e, pure in una fase apparentemente di stasi, torna a sollecitare l' Amministrazione comunale ad assumere un ruolo attivo per dare allo scalo mamertino un futuro diverso, meno subalterno e più da protagonista. Ed in effetti l' apertura del dialogo (sempre che di dialogo si possa parlare tra il nuovo governo regionale e quello romano) è seguita con attenzione dalle forze politiche milazzesi che sottolineano come questo sia il momento per cercare di «forzare la mano» pretendendo l' uscita dal sistema delle Autothority voluto dal ministro Delrio e rivendicare l' autonomia regionale dello scalo mamertino o, eventualmente, l' accorpamento con una **Autorità** siciliana.

«È davvero riduttivo - afferma il consigliere Antonio Foti - per la città vedere il nostro porto funzionale solo ed esclusivamente nel risolvere i problemi di altri bacini che non funzionano, come ad esempio Gioia Tauro, le cui criticità sono note a tutti». Foti rivendica «il diritto delle comunità locali siciliane, in questo caso **Messina**-Milazzo, di vedere investiti sui propri territori, almeno in parte, i canoni e i proventi frutto di concessioni e di attività che incidono profondamente sulla qualità della vita del nostro comprensorio».

«L' **Autorità** di Milazzo e **Messina** - afferma l' esponente di "Articolo 1" - ha fruttato iva per quasi un miliardo di euro l' anno. Per essere precisi, nel 2014, ha fruttato allo Stato in un solo anno la bellezza di 959.375 euro, conseguendo il sesto posto assoluto in Italia.

L' asse Milazzo-**Messina**, con Milazzo assoluto protagonista, grazie alla Raffineria, è preceduto in questa graduatoria fiscale solo da colossi delle merci quali i porti di Genova (23,69 %), Augusta (15,57%), Livorno (9,15%), Venezia (8%).

Messina e Milazzo hanno prodotto un attivo di bilancio pari a circa 60 milioni di euro, di cui 30 vincolati ad opere programmate nel "Piano operativo" e 30 a disposizione del territorio. Un dato che dovrebbe farci interrogare molto, soprattutto se come visione futura immaginiamo una riqualificazione del Porto storico e del Molini Lo Presti senza passare necessariamente dal gommato e dal commerciale. Ecco perché occorre proseguire la battaglia e non arrendersi».(r.m.)

Valutazione ritenuta «incompleta e anacronistica»

Vas del Piano regolatore del Porto Critiche da Cmdb e Legambiente

Un lungo elenco di rilievi e contestazioni sulla Vas (Valutazione ambientale strategica) al Piano regolatore del Porto, è stato stilato da Cambiamo Messina dal Basso e Legambiente.

«La Comunità Europea con la direttiva sulla Vas e i successivi atti fino alla direttiva 2003/35/CE, ha voluto dar vita ad un modello decisionale innovativo rispetto a quello su cui predominava il potere amministrativo, in quest'ottica si può affermare che i procedimenti sottoposti alla Vas si aprono degli spazi alla partecipazione diffusa dei cittadini - si legge nella relazione del Movimento -. La Vas, quindi, dovrebbe inserirsi nella direttrice di fondo, secondo la quale la garanzia di democraticità delle decisioni riguardanti in particolar modo l'ambiente, dovrebbe attivarsi tramite adeguate informazioni ed una concreta possibilità popolare. Nel procedimento in esame, si osserva una rilevante distorsione del principio comunitario. Nel caso specifico, il Prp di Messina, è già nato con sostanziali imprecisioni ed omissioni, sia normative che tecniche e, per il lungo tempo trascorso dalla sua predisposizione, verosimilmente 2007, risulta anacronistico e difficilmente attuabile, per il diverso quadro normativo ed operativo su cui dovrebbe incidere».

Pubblicata dalla Regione a novembre scorso, la Vas, dovrebbe valutare gli impatti che la nuova programmazione territoriale avrà sull'ambiente cittadino.

È proprio su questo che il fronte composto da Cmdb, Legambiente e anche Cub, che mirano ad un "sano" recupero del waterfront, si sono concentrati. Vengono eccepiti, infatti, non i profili progettuali ma l'analisi delle ripercussioni che interventi e opere inserite nel Prp potrebbero avere. «Si tratta di un documento vecchio rispolverato, nel quale sono compresi elementi e strutture che non esistono più, dati riferiti al futuro, ma si tratta di un futuro al 2012 o al 2015», ha evidenziato l'ex assessore comunale Filippo Cucinotta. La valutazione di impatto sarebbe dunque «falsata», ma soprattutto non chiarirebbe nulla sul trattamento delle terre, sulle correnti e su altri aspetti invece cruciali.

LaVAS (Valutazione Ambientale Strategica) rompe gli indugi

Il Patto per la Falce vuote parole e il PRP scempio per la Città

Cambiamo Messina dal Basso, l'associazione Inmovimento, il Circolo Legambiente Messina ed il Sindacato di base CUB, hanno presentato, nella Sala Ovale di Palazzo Zanca le loro osservazioni - opposizioni alla Valutazione Ambientale Strategica, ultimo atto del tormentato **Piano Regolatore Portuale**, che a loro giudizio è nato male e cresciuto ancora peggio. Ha introdotto la conferenza stampa una delle portavoci di CMdB, Vittoria Faranda che ha ricordato come il Movimento abbia da sempre rivendicato il forte legame tra i Messinesi ed il Mare così indissolubile da determinare, nel tempo, l' ascesa ed il declino della Città. Per questo , ha continuato, il Movimento si è fatto promotore della "Piattaforma Mare Negato" ed ha dato vita a varie iniziative come la "Passeggiata per la liberazione del Waterfront" che hanno coinvolto gran parte della città: movimenti, associazioni, sindacati di base e liberi cittadini, unitisi spontaneamente per una battaglia della Città per la Città, chiedendo a gran voce la liberazione del Fronte Mare da tutti quegli steccati , oltre che fisici anche normativi e burocratici che la vecchia classe politica ha collocato per sbarrare la libera fruizione del mare che è la sola fonte di ricchezza per la Città. Ha poi ricordato come il P.R.P. avesse fatto scempio di questa ricchezza, così come era emerso dal Patto per la Falce che aveva portato ad un accordo tra Comune ed A.P. per quanto meno, ridurre l' aggressione prevista dal P.R.P. alla Falce attraverso delle limitazioni di cubatura e prescrizioni da introdurre nella VAS. Tali impegni è stato sottolineato, dureranno solo tre anni di cui due sono già vanamente trascorsi. Per questo gli attivisti e le attiviste dei movimenti e delle associazioni presenti si sono unite per avanzare le proprie osservazioni ed opposizioni alla procedura della Valutazione Ambientale Strategica al PRP nell' ottica e nel rispetto della normativa comunitaria , nazionale e regionale che ha voluto con questo strumento attuare la massima partecipazione popolare alle scelte strategiche che hanno ad oggetto l' impatto ambientale di grandi opere , che incidono sulla vita dei cittadini. Ha preso poi la parola Cinzia Oliva , Presidente del Circolo Legambiente Messina che ha sottolineato come lo sviluppo socio-economico non possa avvenire se non nel rispetto dell' ambiente e che se la sua Befana avesse potuto rinnovare la tradizionale consegna del carbone non avrebbe potuto

- segue

esimersi dal portarne in grande quantità al commissario dell' A.P., De Simone, per il poco rispetto dell' ambiente che traspare dalla VAS in esame. E' seguito, poi, l' intervento di Giampiero Neri , di CMdB e presidente dell' associazione "Inmovimento" che ha messo in evidenza le lungaggini e le tortuosità dell' iter che ha portato a tale discutibile VAS, in cui ancora si parla del campo Rom, ormai sgombrato da tempo. Ritiene il mancato rispetto da parte dell' A.P. degli impegni assunti verso il Comune un insulto ai cittadini : la parte relativa agli effetti del Patto per la Falce risulta un capitolo vuoto; i m/c di costruzioni sono rimasti 125 anziché 25 come era stato concordato; sono rimaste le due torri alte 60 metri a deturpare l' immagine della statua della "Madonnina del Porto" e così via. Enzo Bertuccelli , in rappresentanza del sindacato di base CUB, traccia a grandi linee il tortuoso percorso del PRP iniziato con la sua approvazione da parte del commissario al Comune, Sinatra, che si era sostituito al Consiglio Comunale, impedendo di fatto che i rappresentanti della città potessero esprimere il proprio giudizio. Ha poi ricordato come l' A.P., dal suo insediamento non abbia fatto altro che riscuotere canoni concessori e ridurre pressoché al solo crocierismo, che ha avuto scarso impatto economico sulla città, le attività **portuali**. Ritiene inutile la previsioni di grandi alberghi sulla Falce, quando i pochi alberghi esistenti a Messina, gradualmente vengono trasformati in residenze per anziani. Il PRP ,continua il sindacalista , ha eliminato il Punto Franco, ancora legislativamente possibile e che aveva attratto gli interessi del Politecnico di Torino per un insediamento di alta tecnologia, di contro non ha prodotto alcun posto di lavoro. Conclude il suo intervento, invitando l' amministrazione Comunale ha perseverare nel contenzioso con l' A.P. per recuperare alla città tutto quel vasto frontemare che va dal torrente Annunziata e via Tommaso Cannizzaro . Interviene, poi, Filippo Cucinotta, che ha coordinato il Gruppo di Lavoro che ha predisposto le osservazioni e le opposizioni alla VAS, oggi presentate e che sono visionabili da parte di tutti gli interessati sul sito internet del Movimento , con tutti gli allegati ed i contributi proposti dalle varie associazioni che hanno voluto partecipare. Cucinotta sottolinea varie criticità del documento in esame come: l' esistenza di previsioni di sbancamenti di cui non si precisa l' entità e su come il materiale di risulta sarà smaltito; tutto il documento appare ormai vecchio ed anacronistico; non è stata tenuta in debita considerazione la sensibilità del territorio e non sono state adeguatamente tutelate le specie protette; non viene neppure precisato quante di queste aree saranno aperte alla pubblica fruizione, senza che i cittadini siano costretti a pagare per accedervi. Le irregolarità e la poca attenzione nella redazione del documento esaminato, se non altro, si appalesano anche dall' impaginazione errata. Conclude, Elio Pino , CMdB, che evidenzia come l' accordo tra Comune ed A.P. sia stato disatteso in maniera eclatante con la redazione di un documento eccessivamente indeterminato e non utile allo scopo. Il mancato recepimento formale e sostanziale degli accordi con il Comune da parte dell' A.P. costituirebbero, inoltre, una grave violazione al principio di leale collaborazione tra gli Enti. Prima di chiudere l' incontro, Cucinotta precisa che nel sito del Movimento, tra l' altro, è visibile il contributo del Circolo Legambiente Messina che evidenzia, tra l' altro, le vecchie planimetrie su cui è fondata la VAS.

Oltre le polemiche

Il "Patto" è la direzione obbligata della rinascita

Quella faticosa "storica firma", all' inizio del 2016, del Patto per la bonifica e la valorizzazione della Falce - tra **Autorità portuale**, Comune e Regione con la mediazione di garanzia dell' Università - è stata un risultato tra i più importanti conseguiti a **Messina** negli ultimi decenni, ancorché resti tuttora poco più che un punto di partenza. E a beneficio dei più giovani, che sperano nella riqualificazione della penisola falcata di **Messina** con tutti i suoi tesori, va ricordato quello che c' è stato prima. Sulla Falce si è consumata per quasi trent' anni la più squallida e sporca guerra mai immaginabile tra istituzioni: la Regione e lo Stato, l' una contro l' altro nella risibile veste di due enti **portuali** dopplioni. Per vari orticelli e interessi occulti, con i due enti **portuali** dopplioni, facemmo ridere l' Italia, il Corriere della Sera e il Sole 24 Ore.

Dal 2016 c' è un Patto per la Falce da onorare, e c' è il nuovo Piano regolatore del porto che sta per tagliare il traguardo. L' epoca delle guerre istituzionali sembra ormai finita.

Nessuno può più illudersi di far impantanare e affossare un percorso virtuoso che è stato messo nero su bianco.(a.t.)

È polemica sulla Valutazione ambientale del Piano regolatore, l'ultimo documento necessario per l'approvazione conclusiva

Nuovo Prg del porto, scontro sui "volumi"

Cucinotta: «Dove sono finiti i limiti alla cubatura?» De Simone: «La Regione li citerà in dettaglio nell'atto finale»

Alessandro Tumino Il nuovo Piano regolatore del porto, quello che deve aprire la strada alle bonifiche della Zona falcata, è realmente all'approvazione finale. L'ultimo atto, che potrebbe e dovrebbe arrivare da Palermo da un giorno all'altro, è il rilascio della Vas, la Valutazione ambientale strategica della Regione.

La premessa è indispensabile prima di riferire della dura contestazione mossa rispetto ad alcuni atti della procedura in corso dall'ex assessore comunale alle Politiche del mare come esperto del movimento Cambiamo Messina dal Basso, Filippo Cucinotta, e dell'altrettanto dura risposta del commissario dell'Autorità portuale, Antonino De Simone.

In gioco ritorna il punto chiave dell'accordo sulla cubatura messima che sarà possibile realizzare in futuro, per funzioni pubbliche, nel meraviglioso e inquinato fronte a mare della Falce, quello destinato al "Parco storico-naturalistico della Real Cittadella", ovvero le aree che fino a qualche tempo fa erano il vero sfregio di Messina: l'Inceneritore e la Degassifica, gli ecomostri demoliti. In breve, il prof.

Cucinotta ritiene che la mancata citazione espressa della riduzione di cubatura voluta dalla Giunta Accorinti, sia una "beffa" che tutto vanifica, tale da far apparire la firma del Patto, retrospettivamente, come una passerella mediatica. Il commissario dell'Authority, De Simone, ribatte che tale mancata indicazione numerica ("da 120.000 a 25.000 metri cubi") non solo nulla tolga alla sua attuazione, visto che il Patto è richiamato dagli atti della Vas, ma addirittura sia l'unico modo perché la sua attuazione non sia contestabile. Vediamo dunque il botta e risposta.

«All'interno delle Osservazioni alla Valutazione ambientale strategica al Prg portuale presentate da Cambiamo Messina dal Basso - premette Cucinotta - un capitolo speciale è occupato dai contenuti tecnici del Patto per la Falce. Il Patto, varato in pompa magna il 26 gennaio 2016 dalla Regione, l'Autorità portuale, il Comune e l'Università, avrebbe dovuto imporre la riduzione dei parametri urbanistici in modo da consentire una base d'accordo comune per la definitiva approvazione dell'atteso Prg portuale. L'accordo - rimarca Cucinotta - era "vincolo immodificabile" da porsi "a fondamento

- segue

della redazione del rapporto ambientale della Vas".

Punta l'indice: «I parametri urbanistici prevedevano una riduzione della cubatura dai 120.000 metri cubi inizialmente preventivati a 25.000, una riduzione dell'altezza delle torri da circa 60 a 15 metri, e l'eliminazione delle funzioni alberghiera e di porticciolo turistico (doppione di quello già previsto nella rada San Francesco).

CMdB ha invece rilevato, e presentato formale opposizione che tutti questi punti, nella Vas, vengono nuovamente riproposti come nella versione pre-accordo». L'accusa: «Quello che infastidisce non è tanto la divergenza di opinioni sullo sviluppo, quanto la superfluità di una passerella mediatica, quella della firma del Patto per la Falce, a questo punto immotivata e beffarda». E ancora l'affondo: «Un accordo pubblico, disatteso due anni dopo, è un colpo durissimo alla fiducia riposta nella governance di questa **Autorità portuale**».

Vediamo la replica. «Invito l'ex assessore, che peraltro è anche un professore - premette De Simone - a leggere i contenuti con attenzione a meno che non voglia solo ricercare un risalto mediatico. Gli atti ambientali contengono richiami espressi al fatto che gli indici e i parametri saranno indicati in dettaglio "all'atto dell'approvazione del Prp e del relativo parere di compatibilità" e ciò è stato posto in questi termini, di concerto con il direttore generale dell'Assessorato regionale all'Ambiente, per una precisa motivazione tecnico-giuridica. Si sarebbe altrimenti corso il rischio di dover far ripartire quasi da zero la procedura del Piano regolatore **portuale**, che aveva acquisito già tutti i pareri tra cui quello dello stesso Comune, e quindi di perdere ancora chissà quanti anni.

Invece così, d'intesa anche con l'allora assessore regionale Croce, i contenuti del Patto sono stati richiamati in modo vincolante per tutte le Istituzioni che del resto li hanno già condivisi firmati, laddove la specificazione di cui parla Cucinotta sarà fatta con i relativi numeri di cubatura, come una variante tecnica di salvaguardia, contestualmente all'atto di approvazione finale».

De Simone respinge al mittente gli strali di Cucinotta: «Sentir parlare di beffa è inaccettabile. È stato recepito un Patto che nessuna Istituzione può pensare di violare e non credo proprio che il Governo Musumeci farà dietrofront. C'è, al contempo, un percorso condiviso con l'assessore comunale De Cola, e sono pronto ad andare insieme a lui a Palermo per incontrare il nuovo assessore regionale all'Ambiente. Se serve, facciamo pure una lettera istituzionale insieme, per avere rassicurazioni sulla conclusione di un percorso che conduce **Messina** ad un traguardo storico»

ALESSANDRO TUMINO

Cambiamo Messina dal basso su Vas e Piano regolatore del porto

La Comunità Europea- si legge nel sito di Cambiamo Messina del basso- con la Direttiva sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e con i successivi atti fino alla Direttiva 2003/35/CE, ha voluto dar vita ad un modello decisionale innovativo rispetto a quello su cui predominava il potere amministrativo. In quest'ottica, si può affermare che i procedimenti sottoposti alla VAS si aprono degli spazi alla partecipazione diffusa dei cittadini. La VAS, quindi, dovrebbe inserirsi nella direttrice di fondo, secondo la quale la garanzia di democraticità delle decisioni riguardanti in particolar modo l'ambiente, dovrebbe attivarsi attraverso adeguate informazioni ed una concreta possibilità di partecipazione popolare. Nel procedimento in esame, si osserva una rilevante distorsione del principio comunitario. Nel caso specifico, il Piano Regolatore Portuale di Messina, come meglio sarà evidenziato in prosieguo, è già nato con sostanziali imprecisioni ed omissioni, sia normative che tecniche e, per il lungo tempo trascorso dalla sua predisposizione (verosimilmente 2007) risulta anacronistico e difficilmente attuabile, per il diverso quadro normativo ed operativo su cui dovrebbe incidere.

Prg del porto e Zona falcata, altre polemiche sui "volumi"

È scontro tra il movimento "Cambiamo Messina dal Basso" e il commissario dell'**Authority** sul nuovo Prg del porto. Al centro la mancata indicazione dettagliata negli atti ambientali della "riduzione dei volumi" prevista per le aree da riqualificare grazie al Patto per la Falce. Pag. 13.

Primo confronto a Palermo

Oggi Musumeci incontra i rettori

PALERMO Il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, riceverà oggi alle 16.30, nella Sala degli specchi di Palazzo d'Orleans, i rettori delle quattro università siciliane.

L'incontro con i vertici degli atenei di Palermo, Catania, Messina ed Enna servirà a definire un programma di collaborazione tra la Regione e il sistema accademico siciliano, anche in relazione ai temi dell'istruzione e della ricerca universitaria, considerati prioritari per la formazione e l'occupazione dei giovani. «Una sinergia, ritenuta fondamentale dal governo regionale, per arginare la "fuga del cervelli" e favorire l'accesso al mondo del lavoro», dice una nota della presidenza. Ma sul fronte messinese è probabile che il rettore Navarra non si limiterà solo ai temi dell'università, ma allargherà il raggio del confronto sul nuovo piano regolatore del porto, strumento indispensabile per valorizzare un'area preziosa per la città dello Stretto. Il rischio è che l'attuale fase 1 in corso - da un lato gli studi dell'Università per creare il Sit della Falce (Sistema informativo territoriale) e dall'altro tre imminenti gare per circa 70.000 da parte dell'Autorità portuale per carotaggi, campionamenti e indagini termografiche con droni - si fermi davanti a un muro: infatti continua a dettare legge quel Prg del 1955, quello che ha consentito che della Falce di Messina si facesse uno sfacelo.

Il rettore dell'Università Pietro Navarra, ha già tracciato la sua linea di demarcazione: «Né noi né l'Autorità portuale ci siamo fermati. Il nostro CdA ha approvato la proposta di atto aggiuntivo firmata dal commissario De Simone gli ultimi adempimenti tecnici. Serve, però, avere notizie dell'iter del Prg del porto e quindi anche della programmazione finanziaria della Regione: ricordo che l'ex assessore regionale all'Ambiente Croce aveva sottolineato l'importanza dell'onorare alcune scadenze temporali per il Prg e al contempo in merito all'ampia disponibilità di fondi regionali per le bonifiche. Serve, insomma, una Fase 2, e sono convinto che il Governo Musumeci, con il nuovo assessore regionale all'Ambiente, vorrà dare il suo apporto». Oggi avrà l'occasione e il tempo per chiarire tutti gli aspetti.

La riflessione

Poche risorse alla città «per carenza di progetti»

Michele Limosani* Il fatto: dei 5 miliardi di euro deliberati dal Cipe per lo sviluppo dei territori, a valere sul fondo di Coesione Sociale, solo 11 milioni sono stati destinati alla città di Messina; lo 0,002% del totale, una quota irrilevante. La reazione della città: «La torta di Delrio: a Messina neanche le briciole; soldi a tutte le città metropolitane, sottratte le risorse del ponte» e giù, come ormai spesso capita, con il solito cahiers de doléances. Interpellato sulla questione Delrio ha chiarito: «Abbiamo dato al Comune ciò che chiedeva.

Non ci sono altri progetti, siamo noi che li abbiamo forzati a chiedere». Il caso è chiuso, direbbe un giudice chiamato a valutare la fattispecie. E francamente credo che nel caso in questione non ci sia altro da aggiungere, anche se la vicenda suscita, per la sua paradigmaticità, una breve riflessione.

«Non ci sono altri progetti», dice Delrio. L'Amministrazione, quindi, non ha altro da chiedere, non ha sviluppato una progettualità propria, non ha pensato di elaborare, in questi cinque anni, un parco progetti per la città. Su tale risultato ha certamente influito la decisione di chiudere l'ufficio Progetti complessi, una struttura che si era distinta per capacità e competenze, così come la scelta di non

coinvolgere, nelle attività di progettazione, la partecipata del Comune, Innova Bic, una società che in questo settore vanta una reputazione nazionale ed internazionale. Una assenza di progettualità, comunque, di cui oggi la città paga pegno. Si vive, in parte, di rendita e per il resto si procede a tentoni, per emergenze, per singole iniziative, senza una visione strategica. Anche a fare i necessari distinguo e a considerare le diverse attenuanti, le responsabilità di tutto questo vanno individuate a livello locale ed, in particolare, nell'Amministrazione che da cinque anni governa questa città.

Un cenno merita, tuttavia, anche l'azione del governo nazionale; quando "il malato" è grave appropriate terapie d'urto e tempestività degli interventi sono fondamentali. In questa prospettiva la città non ha compreso e condiviso la scelta del Governo nazionale di voler rimettere in discussione la modalità di attraversamento dello Stretto, nonostante il completamento del progetto definitivo del ponte sullo stretto e la disponibilità di Rfi di finanziare le opere di realizzazione del ponte con risorse proprie. Non comprensibile, altresì, appare la mancata nomina del presidente dell'Autorità portuale di sistema, che di fatto blocca gli effetti della riforma voluta dal governo Renzi per lo sviluppo della portualità. I lavori per il raddoppio del tratto ferroviario Giampilieri-Fiumefreddo dovevano partire nel 2017; dei lavori non c'è traccia così come non si colgono ancora gli effetti sul territorio degli interventi legati al Piano per il Sud.

Non può passare inosservato, ad un occhio attento e scevro da pregiudizi, il cambio della politica economica voluto dai governi Renzi e Gentiloni nei confronti del Mezzogiorno. Ma molto ancora il governo può e deve fare per questo territorio e, soprattutto, non è più possibile rimandare decisioni che potrebbero segnare quell'inversione di rotta in grado di condurre la città fuori dalla profonda crisi economica in cui è precipitata. *Docente universitario.

Nel porto di Valencia è stato diminuito l'importo delle tariffe dei servizi di pilotaggio

Mediamente sono scese del -10%

Dalla fine dello scorso anno le tariffe massime dei servizi di pilotaggio nel porto di Valencia sono diminuite, riduzione che è stata programmata in due fasi: la prima è iniziata alla fine dello scorso novembre e la seconda entrerà in vigore alla fine del mese di novembre di quest'anno.

La diminuzione delle tariffe di questi servizi tecnico-nautici è pari mediamente al -10% rispetto al 2017, con riduzioni che per alcune tipologie di navi possono raggiungere il -40%. In particolare, l'abbassamento più consistente delle tariffe si applica alle navi di grandi dimensioni di stazza lorda compresa tra 100mila e 175mila tonnellate.

Il nuovo piano tariffario dei servizi di pilotaggio è stato definito nell'ambito del programma di competitività avviato dallo scalo spagnolo, programma che negli ultimi due anni ha consentito di dare corso ad altri aggiornamenti tariffari.

Port of Rotterdam lancia un successivo ampliamento per 4/5 nuovi terminal



Rotterdam, 5 gennaio 2018 - Il Port of Rotterdam ha annunciato che la fase successiva del loro progetto di densificazione offshore Maasvlakte 2 (MVII) che fornirà al porto il terreno necessario per le estensioni di banchine da quattro a cinque terminali.

La ricerca dell'Autorità portuale di Rotterdam l'ha portata a finalizzare la prima parte del progetto, che prevede l'utilizzo di una draga a tramoggia per trasportare da 17 a 18.000 metri cubi di sabbia verso il luogo di destinazione in cui è distribuita sull'area da pale e bulldozer.

Maasvlakte 2 è un importante progetto di costruzione situato a Port of Rotterdam che prevede la costruzione di un nuovo porto e infrastrutture di supporto su terreni bonificati.

Un video mostra un nuovo tratto di terra emergente di fronte al Terminal RWG.

Il nuovo centro offshore è sulla buona strada per bonificare un'area totale di 40-70 ettari.

Esistono piani in grado di sviluppare il terreno in modo che le aziende possano investire nella costruzione di edifici industriali e le navi possano operare su progetti eolici offshore con maggiore facilità.

Inoltre, sperava che l'area potesse essere utilizzata per un impianto di smantellamento in modo che le piattaforme petrolifere del Mare del Nord potessero essere dismesse.

Joost Eenhuizen, Business Manager Marittimo e Offshore Industry, Port of Rotterdam, ha spiegato che la decisione di creare il concetto di Offshore Centre Rotterdam è arrivata dopo aver concluso che la domanda di mercato esisteva e tenendo conto degli standard per i muri del molo, le opzioni di espansione e l'impronta ambientale.

Ha detto: "Si è scoperto che questo concetto poteva essere realizzato meglio su terreni di recente rigenerazione".

L'autorità portuale ha rischiato con questo sviluppo.

"Abbiamo fatto una scelta strategica perché ritenevamo che la terra dovrebbe essere disponibile quando è necessario."

Il rischio sembra essere stato ripagato, ha detto Peeperkorn, in quanto i rapporti dei media hanno rilevato la forte valenza aziendale per lo sviluppo e il breve tempo di consegna per la costruzione.

Eenhuizen ha detto che il porto sta già parlando alle società interessate a stabilirsi nel centro offshore.

I prossimi passi saranno l'emissione di contratti, la costruzione di muri di banchina e la costruzione di complessi industriali sulla terra.

Contenitori, i porti del Golfo non fanno il pieno di traffici

ABU DHABI. Fatlicano i porti dei Paesi del Golfo. Gli scali arabi, nel 2017, hanno movimentato complessivamente 35 milioni di teu, numero ben al di sotto della loro capacità massima di 50 milioni di teu. Il traffico contenitori - secondo i dati resi noti dal Consiglio di cooperazione del Golfo - non è dunque stato all' altezza delle aspettative, nonostante i recenti investimenti fatti in infrastrutture portuali per un totale di 36 miliardi di dollari. Eppure i porti emiratini di Khawr Fakkan e Jebel Ali hanno fatto sapere di avere forti difficoltà nell' accontentare le sempre più insistenti richieste da parte delle compagnie di navigazione che vorrebbero avere maggiori spazi in banchina a loro disposizione.

La corsa a nuovi investimenti in strutture portuali nell' area pare comunque inarrestabili: nel 2017 l' emiro del Qatar, Sheikh Tamim bin Hamad Al Thani, ha inaugurato la Fase 2 del porto di Hamad, maxi -progetto avviato nel 2011 per fare dello scalo a Sud di Doha la maggiore infrastruttura portuale del Golfo Persico. L' area si estende per una superficie di 28,5 chilometri quadrati, ha un terminal dedicato ai container, un terminal per i carichi convenzionali, uno per le rinfuse e un' infrastruttura doganale per gestire il transito di 5.600 container al giorno.