

Primo piano:

- **Assoporti: "Da una crescita maggiore a una crescita migliore"**
(Messaggero Marittimo, Trasporti—Italia)
- **Riforma dei porti** (Informazioni Marittime, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Il Nautilus, Gazzetta del Mezzogiorno, Rassegna, Social Tp, TempoStretto, LiveScilia, Libero.it)

Dai porti

Trieste:

- "...Porto Vecchio, ecoo il Masterpalm..." (Il Piccolo)
- "...Il porto conquista la Baviera..." (Il Piccolo)

Venezia:

- "...Container, venezia super a i 600mila teu..." (The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Ansa, Il Nautilus, Il Gazzettino, L'Avvisatore Marittimo)

Genova:

- "...In visita al porto il coordinatore dell'UE per il corridoio Ten-T Reno Alpino..." (The Medi Telegraph)
- "...Dalla regione 300mila Euro al Nautico..." (The Medi Telegraph)
- "...Forum: Intermodal and Shipping Transport..." (The Medi Telegraph)
- "...Assicuratori marittimi in congresso..." (Il Secolo XIX)
- "...Città invasa dai crocieristi ma negozi chiusi..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

- "...Troppi assenti, salta la riunione del Comitato portuale..."
(The Medi Telegraph)

Livorno:

- "...Nuova scadenza per il bando Piattaforma Europa..."
(Informazioni Marittime, Ferpress)
- "...Tar respinge i ricorsi, regolare iter del Prp..."
(Ferpress)

Napoli:

- "...Nel semestre traffico in crescita ..."
(Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

- "...Il MIT in visita..." (Ferpress, L'Avvisatore Marittimo)



Palermo:

- "...Cannatella: Palermo può migliorare molto..." (Ansa)
- "...Caos al porto, accessi..." (Palermo Today, Quotidiano di Sicilia)
- "...Nel 2017 Italian Cruise Day..." (Ansa)
- "...Corciere a Palermo..." (Ansa, Giornale di Sicilia, LiveSicilia, MF, L'Avvisatore Marittimo, Agi, Giornale L'Ora, Libero.it, Iltempo.com, Larepubblica.it)
- "...Termini Imerese, calo di merci..." (Giornale di Sicilia, Ansa)
- "...Interoprti, nomina al volo..." (Cenonove)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Notiziario CISCO—15 settembre 2016

PROGETTO CROCIERE DI ASSOPORTI E RISPOSTE TURISMO



ROMA - "Da una crescita maggiore a una crescita migliore: nuovi approcci alla gestione della crocieristica per i porti italiani" è un progetto di ricerca realizzato da Risposte Turismo in collaborazione con Assoporti, l'Associazione dei porti italiani. Assoporti nella propria attività di sviluppo e coordinamento ha deciso di collaborare ad uno studio dedicato alla crocieristica che, per l'Italia, rappresenta un settore molto importante sia per il volume di traffico in sé, sia per i suoi riflessi in ambito turistico e produttivo. È un lavoro originale ed innovativo, che si inserisce a pieno titolo in un rinnovato processo di riflessione e ricerca che sta caratterizzando il contesto europeo, tra cui il recente "Espo code of good practices for cruise and ferry ports" al quale anche Assoporti ha dato un importante contributo.

«Il quinquennio in corso - si legge in una nota congiunta - ha mostrato come non sempre la crescita della crocieristica (quantomeno quella in termini di numeri di navi e passeggeri) possa essere data per scontata. Le oscillazioni che stanno caratterizzando

- segue

i volumi di traffico in Italia (e nel Mediterraneo tutto) negli ultimi anni hanno rappresentato un invito a riflettere sul fenomeno e sulla sua lettura e gestione attraverso filtri e strumenti che non siano unicamente riferiti ai numeri di navi e passeggeri.

Numeri che resteranno, giustamente, una misura fondamentale per comprendere la geografia crocieristica mondiale, ma che non possono essere "lasciati soli" nella definizione di cosa sarebbe giusto ed opportuno inseguire ed ottenere all'interno di questo dinamico e complesso contesto per i porti, così come per le destinazioni. È quanto mai fondamentale passare da obiettivi di "bigger growth", prevalentemente misurata con indicatori di traffico, a quelli di "better growth", basata su nuovi elementi e concetti.

Il progetto sviluppato in questi mesi - continua la nota di Assoporti e Risposte Turismo - si propone quale nuovo possibile approccio da parte dei porti al fenomeno crocieristico, capace di suggerire una visione diversa, più ampia, più responsabile, per inquadrare il fenomeno in una nuova ottica riconoscendo una serie di fronti, quali-quantitativi, cui dare pari dignità ed attenzione nella definizione degli obiettivi (pre) e nel giudizio sulle performance (post). Nello sviluppo del lavoro si è proceduto innanzitutto all'identificazione di quante più possibili tematiche di cui tener conto. Una successiva aggregazione delle stesse, validata in una serie di incontri del gruppo di lavoro, ha portato ad identificare 9 temi: gli investimenti per la crocieristica; la crocieristica e le altre attività portuali; la relazione porto-compagnie; i diversi passeggeri della crocieristica; la catena del valore attivata dalla crocieristica: intensità ed estensione; crocieristica e lavoro; impatti ed esternalità; dal crocierista al turista; crocieristica occasione "interna".

Nell'affrontare il lavoro, si legge ancora, si è proceduto, per ognuno dei nove temi così che per il fenomeno nel suo complesso, ad analizzare l'esistente, raccogliere ulteriori informazioni e produrre nuove elaborazioni così da contestualizzare le riflessioni e le considerazioni. Lo si è fatto anche ascoltando, direttamente o indirettamente, numerosi soggetti coinvolti nella portualità crocieristica, a partire dai referenti dei porti crocieristici italiani integrate con testimonianze europee.

Il lavoro condotto rappresenta una novità nel panorama della ricerca in materia crocieristica. E quanto abbiamo realizzato crediamo possa fornire un contributo di livello per la gestione del fenomeno da parte di chi è preposto ad esso all'interno dei porti. I temi presentati sono la base su cui si potrà rinnovare l'attenzione e l'impegno dei porti nel proseguire un processo di miglioramento continuo di gestione della crocieristica.

L'auspicio è che questi elementi possano innanzitutto migliorare la consapevolezza sul presente e possibile futuro del fenomeno inseguendo una crescita sostenibile e capace di generare vantaggi non solo in termini di aumento del traffico. I porti potrebbero dunque diventare i sostenitori di questo nuovo modo di guardare al fenomeno e di intervenire in esso, gestendolo e facendosi interpreti di una migliore crescita dei territori cui appartengono.

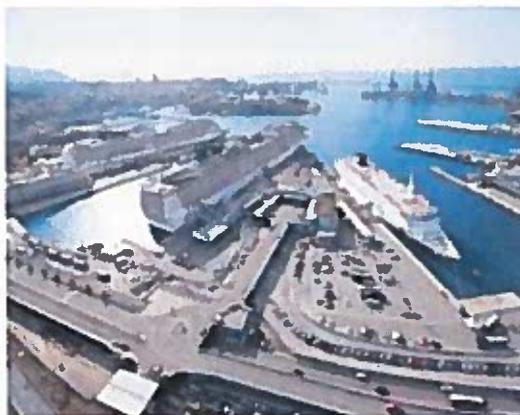
La sfida - conclude il testo elaborato da Assoporti e Risposte Turismo - sarà quella di essere consapevoli di tutte le questioni e riuscire, nel rispetto delle peculiarità delle singole realtà portuali, a trovare il migliore equilibrio nell'affrontarle nel tentativo di assicurare una crescita migliore. Tale composizione e scomposizione di elementi è uno dei primi passaggi nella creazione di indicatori capaci di misurare performance nei più diversi settori (dalla qualità della vita alla competitività turistica), indicazioni e misure che eventualmente diventeranno protagonisti in una seconda fase di lavoro in questo percorso di approfondimento».

Porti e crociere: un'analisi per un nuovo approccio qualitativo



MERCOLEDÌ 14 SETTEMBRE 2016 10:35:45

Risposte Turismo in collaborazione con Assoporti ha realizzato e presentato a Roma la ricerca dal titolo "Da una crescita maggiore a una crescita migliore: nuovi approcci alla gestione della crocieristica per i porti italiani". Il progetto, che ha messo in luce alcuni nuovi indicatori qualitativi e quantitativi per la valutazione delle reali performance del contesto portuale, intende promuovere un nuovo approccio alla gestione della crocieristica per i porti italiani, basato non soltanto sulla valutazione del volume dei traffici ma anche per i suoi riflessi sul turismo e sull'economia del territorio.



Negli ultimi cinque anni le oscillazioni della crocieristica (in termini di numero di navi e passeggeri) ha subito importanti variazioni in Italia e nel Mediterraneo, ma per comprenderne l'andamento reale a livello mondiale da un punto di vista più ampio e responsabile è opportuno esaminare anche gli altri fattori chiave emersi dallo studio, che determinano il successo di uno scalo sugli altri competitor: investimenti per la crocieristica; la crocieristica e le altre attività portuali; la relazione porto-compagnie; i diversi passeggeri della crocieristica; la catena del valore attivata dalla crocieristica; crocieristica e lavoro; impatti ed esternalità; dal crocierista al turista e la crocieristica come occasione interna.

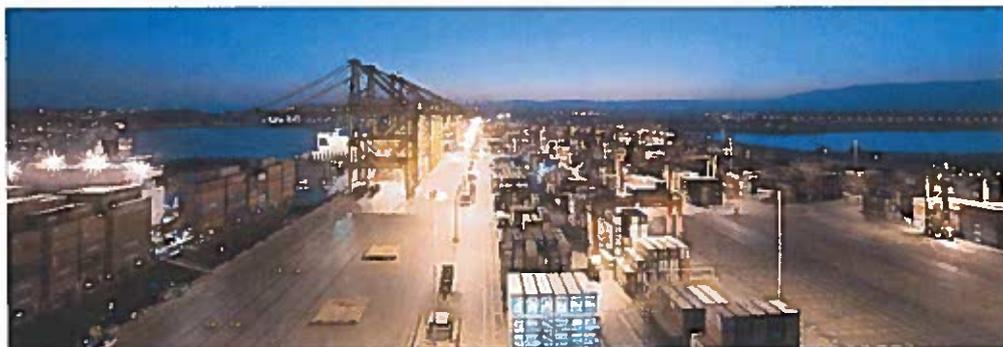
"Il lavoro ha coinvolto direttamente o indirettamente numerose professionalità dei porti crocieristici italiani, integrate con testimonianze europee - ha commentato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - e rappresenta una novità nel panorama della ricerca in materia crocieristica in grado di contribuire ad un processo di miglioramento continuo dei porti e ad una crescita sostenibile e capace di generare vantaggi, non solo in termini di aumento del traffico, ma anche di crescita dei territori a cui appartengono".

I risultati dello studio sono consultabili a questo [link](#).

Andrea Coen Tirelli

Informazioni Marittime

Riforma dei porti, il giorno dell'entrata in vigore



di Paolo Bosso Oggi è il giorno dell'entrata in vigore **della riforma dei porti**, che accorpa le 24 autorità portuali (che diventano “uffici”) in quindici “Autorità di sistema” (AdSP). È anche il giorno della scadenza della presentazione delle istanze di deroga da parte delle regioni, ovvero della possibilità di richiedere al ministero dei Trasporti fino a tre anni di autonomia per le autorità portuali, prima di essere accorpate e assorbite dalle AdSP. Al momento le domande arrivate sulla scrivania del dicastero guidato da Graziano Delrio sono due, quelle delle regioni Campania e Sicilia. Si tratta dei porti di Napoli e Salerno, da un lato, e di quelli di Augusta, Catania, Palermo e Trapani dall'altro. Entrambi hanno chiesto 36 mesi, sarà ora il dicastero a decidere quanto concedergli, se il massimo richiesto o di meno. Restano da capire le intenzioni di Liguria e Toscana, negli ultimi giorni interessate da richieste di deroga anche da parte di Marina di Carrara e La Spezia per la Toscana, Genova e Savona per la Ligu-

ria. Ministero al lavoro sui decreti attuativi Ora il ministero dei Trasporti è al lavoro con la parte attuativa della legge di riforma. Nello specifico, come spiega il consigliere di Delrio Ivano Russo, di «dodici decreti attuativi, della registrazione delle istanze da parte delle Regioni che ad oggi hanno avanzato la richiesta di deroga, della valutazione delle loro istruttorie, della stesura dei decreti ministeriali attraverso i quali il governo le valuterà, dell'avvio dei quindici iter procedurali con le Regioni stesse per perfezionare le rispettive “intese” sui nomi dei nuovi presidenti a valle anche della valutazione dei curriculum pervenuti. Inoltre – conclude Russo - stiamo provando a stendere una circolare per le autorità portuali che le aiuti ad assumere i giusti orientamenti amministrativi e procedurali, su mille piccole questioni tecniche quotidiane, al fine di garantire una fase di transizione il più possibile breve, snella e chiara».

Un po' di autonomia finanziaria Infine, una buona notizia per quanto riguarda l'autonomia finanziaria dei porti, tanto richiesta da tutti gli operatori negli anni e mai concessa dal governo. Da oggi, **informa l'Agenzia delle dogane**, «gli introiti della tassa portuale dovranno affluire non più all'erario nazionale bensì al bilancio della competente AdSP». Saranno quindi i porti, attraverso l'ente centrale dell'AdSP, a gestire per la prima volta tasse e diritti marittimi.

Il Secolo XIX

OGGI ENTRA IN VIGORE LA RIFORMA DEL SETTORE

Porti, troppi vizi di forma nelle richieste di deroga

Nel mirino anche la lettera di Toti: «Manca la motivazione»

GENOVA. Per contenere la valanga delle deroghe alla fine potrebbe bastare un semplice muro "tecnico".

Perché al ministero, leggendo bene le richieste di proroga arrivate dalle Regioni dopo l'approvazione del decreto di riforma dei porti, cominciano a considerare alcune lettere «irricevibili», compresa quella partita dalla Liguria. Oggi scadono i termini per presentare la richiesta di stop agli accorpamenti previsti e cessano anche di esistere le **Autorità portuali** disegnate dalla 84/94. Inizia l'era delle quindici Authority di sistema, sempre che i governatori non si oppongano, come previsto dal decreto, chiedendo di posticipare sino ad un massimo di 36 mesi. Ad oggi la richiesta è arrivata da Campania, Sicilia e Liguria. La Sardegna ci sta pensando, anche se limitatamente alla sede della nuova **Autorità portuale** che potrebbe trasferirsi da Cagliari a Olbia. La Puglia non dovrebbe inoltrare la richiesta, a meno di colpi di scena all'ultimo minuto. Al di là del numero dei dissidenti, è però la forma che offre una sponda al ministero e facilita il rifiuto alle richieste: a Roma quella scritta da Toti non viene infatti

considerata un'istanza formale e sarebbe stata di fatto bocciata «perché manca una spiegazione vera dei motivi per cui si chiede lo stop agli accorpamenti di Genova con Savona e di La Spezia con Carrara» spiega una fonte. E poi c'è il problema dei tempi: «Manca anche l'indicazione di quanto sarebbe necessario per permettere agli scali di digerire la riforma». Il massimo di sopravvivenza concesso dalla riforma è 36 mesi, ma la Regione non ha specificato la richiesta. Delrio ha ribadito anche due giorni fa che le proroghe saranno «rare eccezioni» e anche volendo accogliere i contenuti della richiesta di deroga, sempre formalmente, sia gli uffici legislativi di Palazzo Chigi che la Corte dei Conti, potrebbero muovere rilievi formali al ministero. I porti liguri potrebbero quindi non godere della moratoria, perché «quella istanza è scritta male». Toti e Delrio si vedranno comunque presto anche perché l'urgenza di sostituire Pettorino al vertice del porto di Genova è avvertita anche a Roma e l'ammiraglio ha lanciato diversi segnali espliciti perché si faccia in fretta. Da oggi può finalmente partire l'iter perché il ministro e i governatori trovino l'intesa sul nome dei presidenti per i porti che non sono oggetto di deroga. Se il Mlt confermerà la linea dura, alla fine rimarranno in stand by solo la Campania con la divisione tra Napoli e Salerno e la Sicilia Orientale: Crocetta ha inviato dieci pagine di motivazione per evitare che Messina e Gioia Tauro siano unite sotto un unico ente.

Ma il governatore sarà probabilmente bocciato sul resto della richiesta che prevedeva lo stop a tutti gli accorpamenti nell'isola, anche per i porti che non sono sede di **Autorità portuale** come Trapani. Intanto Delrio ha cominciato a valutare i curricula scremati dai suoi collaboratori e presto dovrebbe cominciare a nominare. Per Genova Signorini rimane il candidato principale, proprio perché sul nome c'è già intesa e anche se dovesse arrivare un braccio di ferro sulla deroga con Toti: «Il ministro non è tipo da ritorsioni».

Porti, la valanga dei dissidenti

Genova - Boom di domande per evitare gli accorpamenti fra Autorità. Sale il numero delle richieste di moratoria: solo la Regione Sicilia ne presenta tre.



Genova - Sono 6 su 15 le Autorità di sistema per le quali è stato chiesto un rinvio della loro nascita, 8 su 15 se ci si mettono le situazioni in bilico, 8 su 10 se si vogliono escludere dal conto le Authority di sistema costituite da un singolo porto. Ultima in ordine di tempo è arrivata al ministero dei Trasporti l'istanza di rinvio (36 mesi) del presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta, per tutte e tre le Authority per cui è previsto l'accorpamento sull'isola: non solo quindi il contestato matrimonio **Messina-Gioia Tauro, ma anche Palermo-Trapani e Augusta-Catania**. La giunta campana ha dato mandato alla fine della scorsa settimana al presidente Vincenzo De Luca di presentare istanza per il rinvio dell'accorpamento di Napoli e Salerno, anche qui per 36 mesi: il massimo consentito dal decreto di riforma della *governance portuale che entra in vigore domani* - costituendo anche il termine di scadenza entro cui le Regioni possono chiedere questa particolare deroga al governo. A questi dossier si aggiunge quello della Liguria, regione che per prima ha presentato, pur lasciando mano libera al ministero dei Trasporti sulle tempistiche, una deroga all'accorpamento di Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara.

In Sardegna, dove è prevista un'unica Autorità di sistema, il consiglio comunale di Olbia rivendica la sede del nuovo ente, mentre quello di Cagliari ricorda che la legge designa lo scalo del capoluogo, in quanto "porto core" nella mappa dei corridoi europei. Olbia chiede la proroga, il presidente Francesco Pigliaru non si è ancora espresso.

- segue

Pressing sul governatore Michele Emiliano lo sta facendo anche il Comune di Brindisi, che sin dalla pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto 169 rivendica per l’Autorità portuale il diritto a essere inglobata nell’Autorità di sistema di Taranto, e non in quella di Bari. La decisione di dare le proroghe ora è tutta nelle mani del ministro Graziano Delrio, che non ha ancora sciolto la riserva se concedere, e per quanto tempo, le proroghe richieste: all’organismo nazionale di coordinamento, vero centro del nuovo potere portuale italiano, dovrebbero sedere solo i presidenti delle Autorità di sistema, e non quelli delle Authority in proroga: potere che quindi sarebbe dimezzato.

Forum a Genova

Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum “Intermodal and Shipping Transport”, in agenda il 21 novembre prossimo a Genova. La partecipazione all’evento, organizzato da *The MediTelegraph* e *Il Secolo XIX*, è gratuita previa registrazione obbligatoria. Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity. Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori. Nei prossimi giorni sarà disponibile l’agenda definitiva. Per informazioni è possibile rivolgersi a press@themeditelegraph.com

L'Autorità di Sistema Portuale incasserà le tasse portuali



ROMA – Con una circolare l'Agenzia delle Dogane ha chiarito quali codici/tributo e chi dovrà incassare le tasse portuali in base alla nuova legge sulla portualità italiana. L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ricorda che da domani, 15 settembre 2016, entrerà in vigore il Decreto Legislativo n.169 del 4 agosto 2016 riguardante la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge n. 84 del 28 gennaio 1994".

La stessa Agenzia precisa che con l'entrata in funzione delle 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), che avranno competenza territoriale sui porti dell'Allegato A dello stesso decreto, di fatto le 24 Autorità Portuali saranno assorbite in quelle di Sistema.

In particolare, si evidenzia altresì nella circolare " che i vari porti attualmente non rientranti nella competenza territoriale di alcuna Autorità Portuale, a decorrere dal 15 settembre faranno parte delle istituende AdSP, come da allegato A. Di conseguenza, con riferimento a tali porti (es. porti di Pescara, Ortona, Vibo Valentia, Porto Empedocle ed altri), gli introiti della tassa portuale di cui all'art. 2 del D.P.R. n. 107/2009, che è accertata e riscossa da questa Agenzia, a decorrere dal 15 settembre p.v., dovranno affluire non più nell'Erario Nazionale bensì al bilancio della competente AdSP.

Pertanto, per la liquidazione in dichiarazione doganale della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate nei suddetti porti che entreranno a far parte della competenza territoriale delle AdSP, si richiamano tutti gli operatori ad utilizzare, a decorrere dal 15 settembre p.v., il codice tributo 927, in luogo di quello attualmente in uso 557". In questa maniera avremo AdSP che incasseranno molto poiché comprenderanno porti più o meno grandi ed altre AdSP che avranno difficoltà finanziarie per mantenersi in vita.

Informazioni Marittime

Riforma dei porti, governo esamina le deroghe



di Paolo Bosso A un giorno dall'entrata in vigore [della riforma dei porti](#) che accorpa le 24 autorità portuali (che diventano “uffici”) in quindici “Autorità di sistema”, sono due le istanze di deroga arrivate sulla scrivania del ministro dei Trasporti Graziano Delrio: quelle delle regioni Campania e Sicilia. Si tratta dei porti di Napoli e Salerno, da un lato, e di quelli di Augusta, Catania, Palermo e Trapani dall'altro. Entrambi hanno chiesto 36 mesi, sarà ora il dicastero a decidere quanto concedergli, se il massimo richiesto o di meno. Restano da capire le intenzioni di Liguria e Toscana, negli ultimi giorni interessate da richieste di deroga anche da parte di Marina di Carrara e La Spezia per la Toscana, Genova e Savona per la Liguria. **Ministero al lavoro sui decreti attuativi** Ora il dicastero è al lavoro con la parte attuativa della legge di riforma. Si tratta nello specifico, come spiega il consigliere di Delrio Ivano Russo, di «dodici decreti attuativi, della registrazione delle istanze da parte delle Regioni che ad oggi hanno avanzato la richiesta di deroga, della valutazione delle loro istruttorie, della stesura dei decreti ministeriali attraverso i quali il governo le valuterà, dell'avvio dei quindici iter procedurali con le Regioni stesse per perfezionare le rispettive “intese” sui nomi dei nuovi presidenti a valle anche della valutazione dei curriculum pervenuti. Inoltre – conclude Russo - stiamo provando a stendere una circolare per le autorità portuali che le aiuti ad assumere i giusti orientamenti amministrativi e procedurali, su mille piccole questioni tecniche quotidiane, al fine di garantire una fase di transizione il più possibile breve, snella e chiara».

Un po' di autonomia finanziaria Infine, una buona notizia per quanto riguarda l'autonomia finanziaria dei porti, tanto richiesta da tutti gli operatori negli anni e mai concessa dal governo. Da domani, [informa l'Agenzia delle dogane](#), «gli introiti della tassa portuale dovranno affluire non più all'erario nazionale bensì al bilancio della competente AdSP». Saranno quindi i porti, attraverso l'ente centrale dell'AdSP, a gestire per la prima volta tasse e diritti marittimi.

DA OGGI IN VIGORE LA RIFORMA DEL RIO CON GLI ACCORPAMENTI

Autorità portuali, verso le nomine Prete resta a Taranto, Mega a Bari

● **BARÌ.** Le nomine per le nuove Autorità di sistema portuale potrebbero arrivare già oggi in contemporanea con l'entrata in vigore della riforma del ministro Graziano Delrio. E sono ore febbrili per trovare l'intesa tra Roma e le Regioni sui nomi dei 15 presidenti. In Puglia le poltrone sono ridotte a due: quella di Taranto, su cui i giochi sembrano fatti, e quella di Bari-Brindisi per cui invece la partita è ancora aperta.

A Taranto è data per scontata la riconferma dell'attuale commissario Sergio Prete, presidente uscente. L'avvocato tarantino, docente a contratto dell'Università di Bari, gode infatti di molto credito nei corridoi ministeriali e anche la Regione non ha espresso obiezioni, considerandolo un interlocutore affidabile.

Molto diverso il discorso che riguarda Bari. A inizio agosto il ministero delle Infrastrutture aveva pubblicato un avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse cui hanno risposto, a livello nazionale, 314 candidature. La gran parte degli interessati si è detta disponibile alla designazione in una

qualsiasi Autorità, ma il ministero ha già effettuato uno screening che ha comportato una forte scrematura: a parte le valutazioni sul curriculum, l'indicazione di Delrio è di evitare sia i militari (ce n'erano molti) che i politici. I pugliesi che si sono candidati sono più o meno una dozzina e, soprattutto per quello che riguarda Bari, è piuttosto difficile

che il ministro possa puntare su un presidente «esterno». Il curriculum più forte sembrerebbe quello di Mario Mega, ingegnere salentino, attuale segretario generale

anche lui stimato nei corridoi del ministero ma senza sponde politiche evidenti. A questo proposito, negli scorsi giorni era sembrato che Michele Emiliano potesse propendere per l'ex senatore ude Totò Ruggeri, ma il veto di

principio di Delrio sembra difficilmente superabile. Tra gli altri candidati ci sono l'ex presidente Tommaso Affinita, il dirigente dell'Autorità Vito Mezzina, l'imprenditore Vito Totolizzo, l'ingegnere Mauro Giadagnolo e alcuni docenti universitari tra cui Angela Bergantino e Roberto Tomasicchio. *[n.s.]*



A TARANTO Sergio Prete

Sicilia: Cgil e Filt, no a proroga Regione su riforma porti

Sicilia: Cgil e Filt, no a proroga Regione su riforma porti 14 settembre 2016 ore 12.12 "La richiesta di proroga da parte della regione siciliana dell' **autorità portuale** di Trapani, che non esiste dal 2012, è la prova di quanto la questione dei porti e del loro rilancio sia trattata con superficialità dalle nostre istituzioni". Lo dicono Michele Pagliaro, segretario generale della Cgil Sicilia, e Franco Spanò, segretario della Filt regionale. Il 15 settembre entrerà in vigore la riforma nazionale con l'istituzione delle nuove **autorità portuali**. Ma la regione siciliana, secondo le previsioni di legge, ha provveduto per tempo a chiedere la proroga triennale delle **autorità di Palermo** e Catania e di quella inesistente di Trapani. "Il fatto è - dicono Pagliaro e Spanò - che sulla **portualità** siciliana e sul suo rilancio in vista della riforma non c'è stata alcuna discussione istituzionale. E ora la Regione preferisce restare ferma garantendo non si sa quali interessi, non certo quelli dei siciliani che vedrebbero così sfumare l'opportunità di rendere competitivi i porti dell'isola sfruttando i finanziamenti europei anche per ampliare e dare forza alla logistica". I segretari della Cgil e della Filt auspicano che "il ministro Delrio non dia seguito alla richiesta della Regione, che taglierebbe fuori dal sistema nazionale i porti siciliani facendo perdere all'isola una straordinaria opportunità di sviluppo e di crescita dell'occupazione". Archiviato in: Scioperi e vertenze , Brevi.

ERICE, CAICO (PSI): "MORATORIA PER IL PORTO DI TRAPANI, PANNICELLO CALDO"

Non lo cita mai ma è chiaro che il consigliere comunale del Pd di Erice Enzo Caico ce l'ha con l'onorevole Nino Oddo. È stato il parlamentare regionale del Psi ad annunciare, per primo, la richiesta formale della moratoria di 3 anni per il porto di Trapani da parte della Regione. La riforma dei porti è ormai in fase operativa con l'istituzione delle **Autorità di Sistema** ma c'è la possibilità di bloccare tutto per 36 mesi. Gli operatori del porto cittadino, che non si fidano della riforma e che paventano il rischio di finire sotto l'egemonia di **Palermo**, avevano chiesto la moratoria. Il presidente della Regione Rosario Crocetta ha presentato le carte per averla. Ora tocca a Roma decidere. L'ex Psi Caico bolla così la moratoria: "I classici pannicelli caldi. È già scritto come andrà a finire, il porto di Trapani accorpato a **Palermo**. Nonostante tutte le promesse e gli impegni profusi da sottosegretari ed onorevoli. Ben altro ci si poteva aspettare dalle assicurazioni che in vari incontri e alla presenza degli operatori del porto più accreditati, avevano elargito nel tempo. Essere prossimi a Crocetta non porta benefici evidenti ai cittadini trapanesi ed ericini". E che la vicinanza a Crocetta sia penalizzante per il territorio trapanese il consigliere dei democratici l'ha riscontrato anche nel Patto per la Sicilia firmato dal presidente della Regione e dal premier e segretario del Pd Matteo Renzi: "Le somme da finanziare sono infinitamente inferiori, non si riesce nemmeno a sapere quanto, rispetto a quelle per le infrastrutture di Gela e Tusa, paese di origine e residenza del Governatore. Il rifacimento della rete idrica di Erice ridotta a colabrodo e la realizzazione di quella di Pizzolungo e di altre porzioni di territorio ericino, ancora al giorno d'oggi, assolutamente sprovviste di rete idrica, invece possono aspettare. Di questo il Governatore Crocetta non sarà stato informato. Un déjà vu già sperimentato". La riforma dei porti del decreto Delno, Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del Pd, prevede l'istituzione dell'**Autorità Portuale di Sistema** con **Palermo** a fare da capofila, e con i porti di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. Se la moratoria avrà il via libera di Roma il porto cittadino per i prossimi 3 anni rimarrà con l'attuale gestione, Capitaneria di Porto e Genio Civile Opere Marittime.

politica

Autorità portuale, Mancuso: "Crocetta fa come Ponzio Pilato e svilisce la realtà di Messina"

In attesa che il ministro Delrio si esprima, sul piano nazionale, in merito alle richieste di proroga delle Autorità portuali che varie Regioni (come ad esempio anche Liguria e Puglia) hanno presentato, si registrano le reazioni all'istanza presentata da Crocetta per la Sicilia. "Il comunicato con cui il Presidente della Regione Crocetta annuncia di aver prorogato, per tre anni, le autorità portuali di Catania, Messina e Trapani dimostra l'assoluta approssimazione e superficialità con le quali è stata affrontata questa vicenda - dichiara il senatore Bruno Mancuso, Area Popolare - Crocetta non solo ha dimenticato che il suo compito era proporre in maniera motivata al Governo nazionale la richiesta di proroga per la conferma dell'autonomia amministrativa e non gestionale delle autorità portuali, ma, neo Ponzio Pilato, se ne è lavato le mani, presentando tre richieste e inserendo oltre Messina anche Catania (che non è porto comprensivo), ed addirittura Trapani, che non è neanche sede dell'autorità portuale. Porre sullo stesso piano il sistema portuale Messina - Milazzo con il porto di Trapani significa svilire completamente il valore della stessa richiesta di proroga per Messina. Ci chiediamo dove sono finiti gli intenti bellicosi di Crocetta, che preannunciava ricorsi di incostituzionalità della legge, mai presentati, e gli impegni assunti ufficialmente nel corso del consiglio comunale straordinario di Messina del Febbraio scorso, in cui affermava che sarebbe stata costituita una unica Autorità Portuale dello Stretto, con capofila Messina, o in subordine, un consorzio tra Messina e Gioia Tauro con gestioni separate. Senza contare, che pur se dovesse venire concessa la proroga per tutti i tre porti siciliani, gli scali che resteranno autonomi e fuori dai Sistemi portuali logistici individuati rischiano di vedere limitate le proprie risorse economiche, visto che l'attenzione del governo nazionale si indirizzerà sui sistemi comprendenti i porti-core. Tale vicenda dimostra ancora una volta la scarsa visione strategica del presidente della Regione. Il procedere a tentoni, nel tentativo di compiacere i localismi, determina un pericoloso ritardo per un possibile tentativo di rilancio della regione, che non può non tenere conto della sua valorizzazione strategica geo-politica e territoriale nel Mediterraneo".

"Porti, da Crocetta la proroga a un' Autorità che non esiste"

Eleonora 'silura' George Giorni da cani per Pif

PALERMO - "La richiesta di proroga da parte della regione siciliana dell' **autorità portuale** di Trapani, che non esiste dal 2012, è la prova di quanto la questione dei porti e del loro rilancio sia trattata con superficialità dalle nostre istituzioni": lo dicono Michele Pagliaro, segretario generale della Cgil Sicilia e Franco Spanò, segretario della Filt regionale. Domani entrerà in vigore la riforma nazionale con l'istituzione delle nuove **autorità portuali**. Ma la regione siciliana, secondo le previsioni di legge, ha provveduto per tempo a chiedere la proroga triennale delle **autorità** di Palermo e Catania e di quella inesistente di Trapani. "Il fatto è - dicono Pagliaro e Spanò- che sulla **portualità** siciliana e sul suo rilancio in vista della riforma non c'è stata alcuna discussione istituzionale. E ora la Regione preferisce restare ferma, garantendo non si sa che interessi non certo quelli dei siciliani che vedrebbero così sfumare l'opportunità di rendere competitivi i porti dell'isola sfruttando i finanziamenti europei anche per ampliare e dare forza alla logistica". I segretari della Cgil e della Filt auspicano dunque che "il ministro Delrio non dia seguito alla richiesta della regione, che taglierebbe fuori dal sistema nazionale i porti siciliani facendo perdere all'isola una straordinaria opportunità di sviluppo e di crescita dell'occupazione". share Mercoledì 14 Settembre 2016 - 11:28 |--

Sicilia: Cgil, su questione porti da Regione superficialità

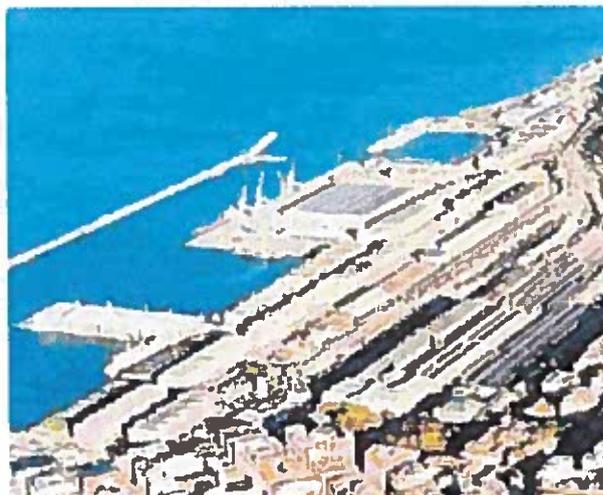
Palermo, 14 set. (AdnKronos) - "La richiesta di proroga da parte della Regione siciliana dell' **Autorità portuale** di Trapani, che non esiste dal 2012, è la prova di quanto la questione dei porti e del loro rilancio sia trattata con superficialità dalle nostre istituzioni". Lo dicono Michele Pagliaro, segretario generale della Cgil Sicilia, e Franco Spanò, segretario della Filt regionale. Domani entrerà in vigore la riforma nazionale con l'istituzione delle nuove **Autorità portuali**, ma la Regione siciliana, secondo le previsioni di legge, ha provveduto per tempo a chiedere la proroga triennale delle **Autorità di Palermo** e Catania e di quella inesistente di Trapani.

Porto vecchio, ecco il masterplan

Lo studio "segreto" firmato Ernst&Young: servono 700 milioni, 25 anni di lavori

Per rigenerare il Porto vecchio "basteranno" 6-700 milioni di euro, saranno necessari 20-25 anni. Alla fine si creerà un valore intrinseco immobiliare miliardario. Sono le conclusioni a cui giunge l'advisor Ernst&Young in quel masterplan di cui tutti parlano ma che dal 22 giugno veniva tenuto nascosto in un cassetto del Comune. *Il Piccolo* è riuscito ad averne una copia.

■ MARAZZANA ALLE PAGINE 22 E 23



Una veduta aerea dell'area del Porto vecchio di Trieste

PORTO VECCHIO » IL RILANCIO

Ecco il masterplan 700 milioni dai privati

Il Piano strategico di Ernst&Young quantifica i costi dell'operazione e stima in 25 anni la durata dei lavori. Individuati cinque ambiti tematici

di **Silvio Maranzana**

Per rigenerare il Porto vecchio "hasteranno" da un minimo di 600 a un massimo di 700 milioni di euro, sarà necessario un orizzonte temporale compreso tra i 20 e i 25 anni e si creerà un valore intrinseco immobiliare che sfiorerà il miliardo. Sono le principali conclusioni a cui giunge l'advisor Ernst&Young nella "Redazione delle linee guida per l'impostazione di un Piano strategico per la valorizzazione delle aree facenti parte del Porto vecchio". Lo studio porta la data finale del 22 giugno, ma l'amministrazione comunale alla quale è stato consegnato, non l'ha ancora divulgato. La conoscenza generale si ferma all'11 maggio, giorno in cui al Magazzino 26 venne svelata la prima parte dello studio che però era soprattutto una fotografia dell'area e delle sue potenzialità.

Ora filtra però anche il resto dello studio che contiene gli elementi per ipotetici masterplan e cronoprogramma. La stima di 600-700 milioni, sottolinea comunque Ernst&Young «è riferita ai soli cosiddetti hard cost di intervento e relativi soft cost al netto di costi di bonifica e/o opere pubbliche ulteriori la cui entità e i cui costi non risultano

allo stato attuale prevedibili e al netto di qualsiasi fonte di finanziamento pubblico a copertura parziale di alcune voci di spesa». La superficie da riqualificare viene comunque fissata in 295mila metri quadrati mentre l'intera area comprese le parti che rimangono

è ampia più del doppio. Il "concept" di intervento viene declinato in cinque ambiti di insediamento con un mix di destinazioni. Sono i seguenti: leisure/Intrattenimento; nautico; consolidamento; ricerca/formazione; museale/congressuale.

L'ambito più esteso e qualificante (dovrebbe occupare tra i 110mila e i 135mila metri quadrati) per la rigenerazione dell'intera area viene definito il leisure/Intrattenimento in cui dovrebbe essere fatta quasi metà dell'investimento complessivo per quanto riguarda gli hard cost e cioè dai 250 ai 300 milioni. «È possibile prevedere l'installazione di destinazioni - sottolinea l'advisor - che fungano da elementi qualificanti per la cittadinanza in termini di utilizzo e fruibilità pubblica come ad esempio aree a verde, piste ciclabili, jogging path, aree pedonali, elementi iconici come ad esempio un edificio simbolo e il

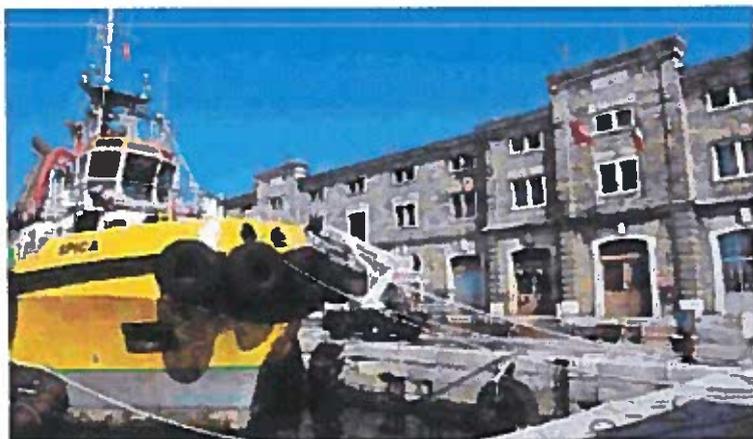
Parco del mare. Inoltre in tale ambito - viene aggiunto - è possibile l'insediamento di destinazioni che fungano da elementi di completamento e innesto rispetto a quanto oggi espresso dal territorio come ad esempio la food court aperta sul waterfront o attività camberistiche (legate inevitabilmente a un re-thinking dell'Adriaterminal), fish market, spazi dedicati allo sport, megayacht e ricettività. Nelle esemplificazioni di attività e/o destinazioni insediabili si citano: high end food experience building, marina yacht, esposizioni mare e nautica, hotel di lusso, fish market, Parco del mare, aree sport outdoor, piste ciclabili. Un fish-market destinato a essere un'attrattiva per i turisti oltre che occasione di acquisti per i triestini dovrebbe in realtà affiancare ciò che il Comune ha indicato come il primo tassello per la riqualificazione dell'area cioè il Mercato Ittico da insediare entro un anno e mezzo. Il complesso occuperà i magazzini 28 e 30.

Il secondo ambito, «focalizzato sulle opportunità legate al potenziamento del traffico passeggeri e dei flussi turistici» è quello strettamente nautico e dovrebbe estendersi su una superficie di 30-40mila metri qua-

drati. È centrato «sul potenziamento del terminal passeggeri per un'offerta di collegamenti via mare lungo tutto l'Adriatico, oltre che in supporto del segmento crocieristico laddove se ne presentino condizioni e opportunità. Di pari passo - sottolinea l'advisor - va potenziata la rete di servizi ancillari a supporto del terminal passeggeri in modo tale da favorire la crescita attraverso lo sviluppo adeguato dell'indotto strettamente correlato».

Viene ritenuto opportuno «che tali destinazioni siano previste in una fase iniziale dell'intera rigenerazione con l'obiettivo di creare un tessuto e un indotto su cui andare a innestare le fasi successive di sviluppo. L'intervento di massima necessario è valutato tra i 60 e i 70 milioni. Quanto alle attività e destinazioni insediabili si citano parcheggi a silos e servizi di noleggio auto oltre ad attività di intrattenimento tutto a supporto dei traghetti di collegamento lungo l'Adriatico.

Va ricordato che Fincantieri ha ripetutamente confermato l'interesse per realizzare un porto per megayacht con annessi servizi, mentre [redacted] ha avviato uno studio per trasformare l'Adriaterminal in terminal passeggeri.



- segue



IL NODO FISH MARKET
Mercato all'ingrosso inserito nella zona intrattenimento



IL PARCO DEL MARE
Cigato nel report tra gli elementi iconici della città



L'INTERESSE DI FUMCANTIERI
Richiesta una zona dedicata ai maxi yacht



IL CRONOPROGRAMMA

Tre macrofasi con interventi finiti nel 2038



Il cronoprogramma di Ernst & Young prevede il completamento dell'operazione Porto Vecchio nel 2038. La fase preliminare con un timing di 18-24 mesi è collocata tra il 2016 e il 2018 e prevede il completamento del masterplan dell'iniziativa e di tutti i passaggi propedeutici oltre alla realizzazione delle opere pubbliche propedeutiche. La macrofase 1 (iniziata) si protrarrà dal 2018 al 2024 e dovrà creare condizioni di accessibilità adeguate e un tessuto urbano con destinazioni di pubblico utilizzo

ad elevato impatto identitario e culturale e con capacità attrattiva per nuova domanda. Si passerà poi alla macrofase 2 (tra il 2024 al 2031) che dovrà integrare attività e destinazioni per rendere l'area utilizzata in pianta stabile per attività giornaliere affiancate a linee guida, locali e spaziali, a beneficio della cittadinanza. Infine la macrofase 3, di consolidamento, tra il 2031 e il 2038 con attività e destinazioni che rendano l'area un prolungamento della città 24 ore al giorno. (s.m.)

Il Porto di Trieste conquista la Baviera

Il ministro Merk: «Grandi passi avanti nella collaborazione». Serracchiani e D'Agostino presenti all'evento

«Grandi passi avanti» si stanno facendo nel rapporto di collaborazione tra la Baviera e il Friuli Venezia Giulia. Ad affermarlo è il ministro del Land bavarese agli Affari europei e ai rapporti regionali Beate Merk intervenendo ieri alla presentazione del porto di Trieste in corso nel centro congressuale per la Cultura e l'Istruzione di Monaco.

All'evento era presente anche il suo collega Marcel Huber, che ha la delega ai Rapporti con il Governo centrale tedesco. Merk ha ricordato che «la collaborazione nei trasporti è uno dei punti centrali del nostro accordo», ovvero

l'intesa bilaterale siglata tra Baviera e Friuli Venezia Giulia lo scorso 4 maggio a Trieste. A tale proposito «oggi» ha reso noto il ministro degli Affari europei e regionali - si è riunito il gruppo di lavoro Friuli Venezia Giulia-Baviera con l'obiettivo di espandere lo scambio merci dal punto di vista doganale».

Merk ha definito i rapporti italo-bavaresi come «qualcosa di speciale», rafforzati dagli appuntamenti odierni e in precedenza dalla visita triestina del presidente Hans Seehofer, ma saldamente radicati nel tempo, grazie anche al suo

lo chiave svolto dall'oleodotto che parte da Trieste e che serve in maniera strategica la Germania meridionale. La presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, nel suo intervento davanti alla platea del Gasteig, ha evidenziato gli importanti investimenti nazionali di cui è destinatario lo scalo di Trieste e che contribuiranno ad aumentare l'efficienza, al punto che è vicino il primato tra gli scali ferroviari italiani, dopo quello nella movimentazione complessiva delle merci, ottenuto grazie al greggio. In particolare, «il corridoio doganale Tri-

ste-Monaco» ha rilevato la presidente del Friuli Venezia Giulia - è un'opportunità che non possiamo perdere nell'interesse dei due Paesi».

«Trieste viene considerata la porta naturale della Baviera» ha affermato l'ambasciatore d'Italia in Germania Pietro Benassi -, perciò appoggiamo il lavoro eccellente della Regione Friuli Venezia Giulia per velocizzare e rafforzare i collegamenti tra l'Italia e la Baviera». L'intervento centrale per l'illustrazione dei vantaggi e delle opportunità offerte al mercato bavarese dal porto di Trieste è stato affidato al commissario dello scalo Zeno D'Agostino.



Zeno D'Agostino, Marcel Huber, Debora Serracchiani e Beate Merk

Container, Venezia supera i 600 mila teu

Venezia - Lo scalo veneto ha raggiunto nel mese di agosto il record di sempre.



Venezia - **A solamente un anno di distanza dallo storico traguardo dei 500 mila teu raggiunto nel giugno scorso, il porto di Venezia ha ulteriormente migliorato la sua performance nel comparto container superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600 mila teu.** Attestato su 380 mila teu nel 2008 - prima della lunga crisi mondiale ed europea - il traffico container è sceso di poco, 370 mila teu nel 2009, per tornare ai livelli pre-crisi già alla fine dello stesso anno. Da quella data ha mostrato un incremento costante, non toccato dall'andamento della crisi, che lo ha portato al record dei 600 mila teu/anno attuale (+66% dal 2009). Una crescita che è stata solo amplificata dal ritorno della linea diretta con il Far East operata da "Ocean3" da Febbraio 2015 e dalle recenti decisioni di alcune compagnie di scalare anche su Venezia toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico.

Una crescita in controtendenza rispetto alla crisi che è la miglior prova del carattere strutturale del vantaggio competitivo che Venezia può offrire ai suoi clienti italiani ed europei: la vicinanza, la migliore d'Europa, a un mercato ricco sempre più proiettato sui mercati dell'oltre Suez asiatico ed africano ma anche del Mediterraneo centro orientale e del Mar Nero. Un vantaggio competitivo che non appena si provvederà ad eliminare il vincolo della accessibilità nautica con il sistema portuale offshore-onshore, consentirà il sicuro recupero di una buona parte di quell' 1.8 milioni di teu che il Nord est perde a favore della portualità concorrente soprattutto del Mare del Nord. **Un vantaggio competitivo che Venezia condivide con gli altri porti del Napa (North Adriatic Port Association), per i quali Venezia copre i mercati nord-adriatici occidentali, mentre Trieste, Koper e Rijeka coprono i mercati nord-adriatici occidentali, che confermano una crescita strutturale stabile dal 2009 ad oggi di oltre 80 punti percentuali.** La crescita di Venezia infatti si aggiunge (non si sostituisce) a quella registrata anche dagli altri porti del Napa: Trieste e Ravenna, come Capodistria e Fiume, crescono anch'essi tra il 2 e il 7.5% (sui primi sei mesi del 2016) e possono quindi trarre vantaggio anche dalla crescita di Venezia, che dà così il suo contributo a rendere conveniente a navi portacontainer sempre più grandi raggiungere l'Alto Adriatico.

Venezia, 600mila teu di traffico container



E' passato un anno dallo storico traguardo dei 500mila teu di traffico container raggiunto nel giugno scorso, e nel porto di Venezia si può già celebrare un nuovo record. Lo scalo lagunare ha ulteriormente migliorato la sua performance nel comparto superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600mila teu (+66% dal 2009).

Una crescita, commenta in una nota l'Autorità portuale, che è stata solo amplificata dal ritorno della linea diretta con il Far East operata da "Ocean3" da febbraio 2015 e dalle recenti decisioni di alcune compagnie di scalare anche su Venezia toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico.

Un vantaggio competitivo che Venezia condivide con gli altri porti del Napa (North Adriatic Port Association), per i quali Venezia copre i mercati nord-adriatici occidentali, mentre Trieste, Koper e Rijeka coprono i mercati nord-adriatici occidentali, che confermano una crescita strutturale stabile dal 2009 ad oggi di oltre 80 punti percentuali.

La crescita di Venezia infatti si aggiunge (non si sostituisce) a quella registrata anche dagli altri porti del Napa: Trieste e Ravenna, come Capodistria e Fiume, crescono anch'essi tra il 2 e il 7.5% (sui primi sei mesi del 2016) e possono quindi trarre vantaggio anche dalla crescita di Venezia, che dà così il suo contributo a rendere conveniente a navi portacontainer sempre più grandi raggiungere l'Alto Adriatico.

Porti: Venezia; nuovo record traffico container,+ 600.000

Incremento costante, +66% dal 2009



(ANSA) - VENEZIA, 14 SET - A solamente un anno di distanza dallo storico traguardo dei 500.000 TEU raggiunto nel giugno scorso, il porto di Venezia ha ulteriormente migliorato la sua performance nel comparto container superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600.000 TEU.

Attestato su 380.000 TEU nel 2008 - prima della lunga crisi mondiale ed europea - il traffico container è sceso di poco, 370.000 TEU nel 2009, per tornare ai livelli pre-crisi già alla fine dello stesso anno. Da quella data ha mostrato un incremento costante, non toccato dall'andamento della crisi, che lo ha portato al record dei 600.000 TEU/anno attuale (+66% dal 2009).

Una crescita che è stata solo amplificata dal ritorno della linea diretta con il Far East operata da "Ocean3" da Febbraio 2015 e dalle recenti decisioni di alcune compagnie di scendere anche su Venezia toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico. Un vantaggio competitivo che Venezia condivide con gli altri porti del Napa (North Adriatic Port Association), per i quali Venezia copre i mercati nord -adriatici occidentali, mentre Trieste, Koper e Rijeka coprono i mercati nord-adriatici occidentali, che confermano una crescita strutturale stabile dal 2009 ad oggi di oltre 80 punti percentuali. La crescita di Venezia infatti si aggiunge (non si sostituisce) a quella registrata anche dagli altri porti del NAPA: Trieste e Ravenna, come Capodistria e Fiume, crescono anch'essi tra il 2 e il 7.5% (sui primi sei mesi del 2016) e possono quindi trarre vantaggio anche dalla crescita di Venezia, che dà così il suo contributo a rendere conveniente a navi portacontainer sempre più grandi raggiungere l'Alto Adriatico. (ANSA).

Il Nautilus

Porto di Venezia: nuovo record di traffico container



VENEZIA – A solamente un anno di distanza dallo storico traguardo dei 500.000 TEU raggiunto nel giugno scorso, il porto di Venezia ha ulteriormente migliorato la sua performance nel comparto container superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600.000 TEU.

Attestato su 380.000 TEU nel 2008 – prima della lunga crisi mondiale ed europea – il traffico container è sceso di poco, 370.000 TEU nel 2009, per tornare ai livelli pre-crisi già alla fine dello stesso anno. Da quella data ha mostrato un incremento costante, non toccato dall'andamento della crisi, che lo ha portato al record dei 600.000 TEU/anno attuale (+66% dal 2009).

Una crescita che è stata solo amplificata dal ritorno della linea diretta con il Far East operata da "Ocean3" da Febbraio 2015 e dalle recenti decisioni di alcune compagnie di scalare anche su Venezia toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico. Un vantaggio competitivo che Venezia condivide con gli altri porti del Napa (North Adriatic Port Association), per i quali Venezia copre i mercati nord -adriatici occidentali, mentre Trieste, Koper e Rijeka coprono i mercati nord-adriatici occidentali, che confermano una crescita strutturale stabile dal 2009 ad oggi di oltre 80 punti percentuali.

La crescita di Venezia infatti si aggiunge (non si sostituisce) a quella registrata anche dagli altri porti del NAPA: Trieste e Ravenna, come Capodistria e Fiume, crescono anch'essi tra il 2 e il 7,5% (sui primi sei mesi del 2016) e possono quindi trarre vantaggio anche dalla crescita di Venezia, che dà così il suo contributo a rendere conveniente a navi portacontainer sempre più grandi raggiungere l'Alto Adriatico

MARGHERA Superata ad agosto quota 600mila, si ritorna ai livelli pre-crisi

Porto, nuovo record per i container

A un anno di distanza dal traguardo del 500mila Teu raggiunto nel giugno scorso, il Porto di Venezia ha migliorato la sua performance nel comparto container superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600mila Teu.

Un risultato che conferma come il traffico sia tornato ai livelli raggiunti prima della crisi economica. Attestato nel 2008 su 380mila Teu - l'unità di misura della movimentazione di container - il traffico container è sceso di poco, 370mila Teu nel 2009, per tornare ai livelli pre-crisi già alla fine dello stesso anno.

Da quella data ha mostrato un incremento costante, non toccato dall'andamento della crisi, che lo ha portato al record dei 600mila Teu/anno attuale (+66% dal 2009). Una crescita amplificata dal ritorno della linea diretta con il lontano Oriente operata da "Ocean3" da febbraio 2015 e dalle recenti decisioni di alcune compagnie di scalare anche su Venezia toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico.

La crescita è la miglior pro-



va del carattere strutturale del vantaggio competitivo che Venezia può offrire ai suoi clienti italiani ed europei: la vicinanza, la migliore d'Europa, a un mercato ricco sempre più proiettato sui mercati dell'oltre Suez asiatico ed africano ma anche del Mediterraneo centro orientale e del Mar Nero. Un vantaggio competitivo che, con il sistema portuale offshore-onshore, consentirà il sicuro recupero di una buona parte di quell' 1,8 milioni di Teu

che il Nordest perde a favore della portualità concorrente soprattutto del Mare del Nord.

Un vantaggio competitivo che Venezia condivide con gli altri porti del Naps (North Adriatic Port Association), per i quali Venezia copre i mercati nord-adriatici occidentali, mentre Trieste, Koper e Rijeka coprono i mercati nord-adriatici occidentali, che confermano una crescita strutturale stabile dal 2009 ad oggi di oltre 80 punti percentuali.

Container, Venezia supera i 600 mila teu

Lo scalo veneto ha raggiunto nel mese di agosto il record di sempre

A solamente un anno di distanza dallo storico traguardo dei 500 mila teu raggiunto nel giugno scorso, il porto di Venezia ha ulteriormente migliorato la sua performance nel comparto container superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600 mila teu. Attestato su 380 mila teu nel 2008 - prima della lunga crisi mondiale ed europea - il traffico container è sceso di poco, 370 mila teu nel 2009, per tornare ai livelli pre-crisi già alla fine dello stesso anno.

Da quella data ha mostrato un incremento costante, non toccato dall'andamento della crisi, che lo ha portato al record dei 600 mila teu/anno attuale (+66% dal 2009). Una crescita che è stata solo amplificata dal ritorno della linea diretta con il Far East operata da "Ocean3" da Febbraio 2015 e dalle recenti decisioni di alcune compagnie di scalare anche su Venezia toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico.

Una crescita in controtendenza rispetto alla crisi che è la miglior prova del carattere strutturale del vantaggio competitivo che Venezia può offrire ai suoi clienti italiani ed europei: la vicinanza, la migliore d'Europa, a un mercato ricco sempre più proiettato sui mercati

dell'oltre Suez asiatico ed africano ma anche del Mediterraneo centro orientale e del Mar Nero. Lo vantaggio competitivo che non appena si provvederà ad eliminare il vincolo della accessibilità nautica con il sistema portuale offshore-onshore, consentirà il sicuro recupero di una buona parte di quell'18 milioni di teu che il Nord est perde a favore della portualità concorrente soprattutto del Mare del Nord.

Un vantaggio competitivo che Venezia condivide con gli altri porti del Napa (North Adriatic Port Association), per i quali Venezia copre i mercati nord-adriatici occidentali, mentre Trieste, Koper e Rijeka coprono i mercati nord-adriatici occidentali, che confermano una crescita strutturale stabile dal 2009 ad oggi di oltre 80 punti percentuali. La crescita di Venezia infatti si aggiunge (non si sostituisce) a quella registrata anche dagli altri porti del Napa: Trieste e Ravenna, come Capodistria e Fiume, crescono anch'essi tra il 2 e il 7,5% (sui primi sei mesi del 2016) e possono quindi trarre vantaggio anche dalla crescita di Venezia, che dà così il suo contributo a rendere conveniente a tutti i porti container sempre più grandi raggiungere l'Alto Adriatico.

In visita al porto di Genova il coordinatore dell'Ue per il corridoio Ten-T Reno-Alpino

Genova - La visita prevede un momento di studio e incontri a Palazzo San Giorgio e un approfondito sopralluogo via mare tra i 22 km di banchine genovesi. Al termine lo sbarco al Vte.



Genova - **Pawel Wojciechowski, coordinatore dell'Unione europea per il corridoio Ten-T Reno-Alpino** sarà lunedì 19 settembre in città per una sua visita al porto di Genova, alle istituzioni e agli operatori. Wojciechowski, insediatosi a maggio 2015, sta visitando tutte le città coinvolte. La visita prevede un momento di studio e incontri a Palazzo San Giorgio e un approfondito sopralluogo via mare tra i 22 km di banchine genovesi. Al termine lo sbarco al Vte.

Dalla Regione Liguria 300 mila euro al Nautico di Genova

Genova - Presenza della Regione al Salone Nautico con un proprio stand per far conoscere il territorio ligure.



Genova - Presenza della Regione al Salone Nautico con un proprio stand per far conoscere il territorio ligure anche attraverso percorsi virtuali. A dimostrazione dell'attenzione della regione Liguria verso il salone Nautico **è stato deciso di investire circa 300 mila euro tra contributi diretti, allestimenti e promozione.**

Forum “Intermodal and Shipping Transport” il 21 novembre a Genova

Genova - Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum “Intermodal and Shipping Transport”, in agenda il 21 novembre prossimo a Genova.



Genova - Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum “Intermodal and Shipping Transport”, in agenda il 21 novembre prossimo a Genova. **La partecipazione all’evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, è gratuita previa registrazione obbligatoria.** Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity.

Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori. Nei prossimi giorni sarà disponibile l’agenda definitiva. **Per informazioni è possibile rivolgersi a press@themeditelegraph.com**

L'EVENTO DAL 18 AL 21 SETTEMBRE

Assicuratori marittimi in congresso a Genova

GENOVA. Gli assicuratori marittimi di tutto il mondo si ritroveranno a Genova dal 18 al 21 settembre per la 142esima edizione della convention annuale dello IUMI (International Union of Marine Insurance). L'evento, che torna sotto la Lanterna dopo 15 anni, viene ospitato dall'italiana Ania (Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici) e si terrà al Centro congressi del Porto Antico.

L'appuntamento, per gli addetti ai lavori, ha come obiettivo quello di condividere esperienze, informazioni e dati statistici su tutto

quello che riguarda il mondo delle assicurazioni marittime. Durante i quattro giorni di congresso, stando al programma dell'evento, sono previsti convegni e dibattiti sui temi più importanti che riguardano l'intero settore.

Lo scorso anno la convention annuale si è tenuta in Germania, a Berlino. Tra gli argomenti affrontati nel corso dell'edizione 2015 il ribasso dei noli, la crisi petrolifera, la crescita del comparto offshore e il crescente impatto delle perdite di carico nel settore delle assicurazioni marittime.

IL GOVERNATORE: DATI POSITIVI MA TROPPE SARACINESCHE ABBASSATE

«Città invasa dai crocieristi ma negozi chiusi: indecente»

Toti all'attacco. Sibilla: «Incentivi ai privati per tenere aperto»

«VEDERE domenica scorsa Genova piena di saracinesche abbassate nonostante i 25 mila crocieristi è stato indecente e scandaloso».

Dopo aver presentato i dati positivi sul boom del turismo in Liguria, il presidente della Regione Giovanni Toti mette da parte il sorriso. E va all'attacco: «Chi pensa che investire nel terziario e nei servizi significhi un male, "avere una regione di maggiordomi e camerieri anziché operai" è fuori dalla realtà. Questo settore porta posti di lavoro - spiega Toti - Certe scelte del Comune, come l'ordinanza anti-movida, invece frenano lo sviluppo del turismo in città». Critiche che si mescolano ai dati sul turismo nella nostra regione. Da gennaio a luglio sono arrivate in Liguria oltre due milioni e 720 mila persone, il 5,76% in più rispetto al 2015. Turisti, soprattutto stranieri (+7,9%), rimasti in media tre notti in alberghi e "bed&breakfast". A guidare la classifica regionale la Spezia (+10,78%) porta d'accesso alle Cinque Terre, seguita da Genova (+9,56%), sul podio insieme a Savona (+4,73%) e Imperia (il 2,93% in più).



Turisti a passeggio nel centro storico tra le saracinesche chiuse

BOOM DI PRESENZE

In Liguria turismo in crescita: +5,76% da gennaio a luglio rispetto al 2015, +9,56% a Genova

Dati in costante crescita (dal primo al 22 agosto a Genova l'aumento mensile rispetto al 2016 è stato dell'1,92%) che rischiano di "esplodere" in queste ultime due settimane da "tutto esaurito". Da oggi a domenica, infatti, migliaia di fedeli riempiranno gli alberghi per l'inizio del XXVI Con-

gresso eucaristico. Nemmeno il tempo di riprendere fiato e altre centinaia di turisti invaderanno la Foce per il Salone Nautico, da martedì a domenica 25 settembre.

«La Regione non ha torto, ci sono troppi negozi che preferiscono restare chiusi nel fine settimana come se Genova fosse ancora una città industriale - dice Mafalda Papa, delegata Ascom per il turismo - Il cambiamento di mentalità sta arrivando, ma molto lentamente. Non possono essere solo Eataly o McDonald's a rappresentare Genova».

Accuse allontanate subito dal Comune. «Il Porto antico domenica era aperto, anche alcuni negozi tra Fossatello, Campetto, Sottoripa, San Luca - replica l'assessore comunale al turismo Carla Sibilla - Non ci si può fermare alle accuse e non si può certo imporre al privato di restare aperto. Possiamo però incentivarlo a non abbassare le saracinesche. Dobbiamo creare un circolo virtuoso, indurre tutti a restare aperti, anche con "pacchetti" per le crociere e forme di accoglienza migliori per i turisti».

RICERCA DI ANTONIO DI NICOLOSA E
GEOGRAFIA DI ANTONIO DI NICOLOSA



Troppi assenti: alla Spezia salta la riunione del Comitato portuale

La Spezia - Al centro della contesa, il punto all'ordine del giorno relativo alla cessione di quote a privati della società Apls Investimenti.

La Spezia - Salta per mancanza di numero legale l'ultima riunione del Comitato portuale dell'Autorità portuale della Spezia, destinata a fondersi con l'Ap di Marina di Carrara per dare vita all'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale. Nella sede di via del Molo, **gran parte degli enti e delle associazioni da giorni in contrasto con la decisione del presidente dell'Ap Lorenzo Forcieri** di discutere pratiche importanti per lo scalo spezzino a un giorno dall'entrata in vigore della legge sulla riforma della governance portuale, hanno scelto di disertare l'incontro.

Al centro della contesa, il punto all'ordine del giorno relativo alla cessione di quote a privati della società Apls Investimenti, interamente partecipata dall'Ap e costituita per orchestrare la realizzazione e la futura gestione della stazione crocieristica. Sulla vicenda interviene il sindaco della Spezia Massimo Federici: **«Abbiamo voluto prendere le distanze rispetto ad una deliberazione all'ordine del giorno su cui sussistevano forti dubbi di merito e di opportunità.** La delibera riguardante la cessione di quote a privati di una società costituita per la futura gestione della stazione crocieristica è stata messa all'ordine del giorno di un Comitato che nell'arco delle 24 ore sarà definitivamente posto in prorogatio. Siamo di fronte ad un finale di partita non bello che mette in luce uno scollamento sempre più profondo tra Autorità portuale da una parte, istituzioni e mondo portuale dall'altro».

Livorno, nuova scadenza per il bando Piattaforma Europa

Due mesi e mezzo di proroga per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della **Piattaforma Europa** del porto di Livorno. Slitta infatti dal 30 settembre al **15 dicembre** di quest'anno l'ultimo termine utile per le candidature delle imprese interessate agli interventi per il maxi ampliamento a mare del porto commerciale della città toscana.

“Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande”, ha spiegato il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti. L'ente portuale ha ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire associazioni temporanee di impresa per partecipare alla gara.

Autorità portuale Livorno: Piattaforma Europa, nuova scadenza fissata al 15 dicembre

(FERPRESS) – Livorno, 14 SET – Una proroga di altri due mesi e mezzo. Slitta dal 30 settembre al 15 dicembre l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana.

“Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande” – ha detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti.

“Abbiamo optato – ha aggiunto – per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire Associazioni Temporanee di Impresa che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo”.

Porto Livorno: Tar respinge ricorsi presentati da associazioni e circoli nautici, regolare iter del Prp

(FERPRESS) – Livorno, 14 SET – Ricorso respinto e condanna al pagamento delle spese processuali. Il Tar ha dato ragione all’Autorità portuale di Livorno, difesa dall’avvocatura dello Stato, smontando nel merito le motivazioni che hanno portato 11 tra associazioni sportive e circoli nautici a chiedere l’annullamento della delibera del 24 marzo del 2015 con la quale il consiglio regionale toscano approvò il Piano Regolatore Portuale dello scalo. Lo rende noto l’Authority livornese. Al centro della battaglia c’era l’iter iniziato nel 2007 con la sottoscrizione di un accordo di programma presso la presidenza del Consiglio, sulla base del quale la Port Authority si era assunta, spiega una nota dell’ente, “il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per fare del Porto mediceo e della Darsena Nuova un approdo turistico, avviando così la redazione di una variante al Piano Regolatore e facendola approvare a dicembre del 2010: il nuovo Piano Regolatore Portuale di fatto recepisce i contenuti della variante approvata nel 2010 prevedendo anche la realizzazione di un piccolo approdo nautico presso la Bellana”.

I ricorrenti, titolari di concessioni demaniali di specchi acquei all’interno del porto, hanno impugnato tutto l’iter lamentando in primo luogo la perdita dell’area attualmente riservata alla nautica da diporto (Mediceo e Darsena nuova sono state assegnate in concessione alla società Porta a Mare) e sostenendo, in secondo luogo, l’inidoneità della Bellana a soddisfare le loro esigenze. I giudici amministrativi toscani hanno respinto i ricorsi ritenendoli, conclude l’Authority, “infondati o inammissibili, affermando sostanzialmente che il Prp non taglia fuori i circoli nautici dall’ambito marittimo prevedendo per loro una soluzione alternativa rispetto a quella in essere, e che la scansione procedimentale seguita dalle amministrazioni competenti per addivenire all’approvazione regionale del Piano è risultata conforme alla normativa vigente”.

Informazioni Marittime

Napoli, nel semestre traffico in crescita, eccetto le crociere



I primi sei mesi del 2016 segnano per lo scalo partenopeo un andamento positivo. I settori che raggiungono risultati migliori sono il traffico merci (rinfuse liquide, solide e varie) e il traffico passeggeri soprattutto quello per le isole e pe il golfo. Il traffico contenitori è in fase di ripresa. Quello croceristico segna un -5.3 per cento.

Nel dettaglio: da gennaio a giugno di quest'anno le merci in tonnellate movimentate sono state 11.193.092, in crescita del 9,8 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Il traffico passeggeri per il Golfo e le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) tocca i 5 milioni e 700mila passeggeri, pari a un +4,9 per cento.

Il traffico contenitori è stato di 271.999 teu movimentati contro i 264.786 del semestre 2015 (+2,7%).

«I dati della prima metà dell'anno in corso – commenta il commissario dell'Autorità portuale Antonio Basile - disegnano un quadro soddisfacente. Il segno meno del traffico croceristico è, in buona parte, dovuto al calo del numero dei croceristi a bordo della navi. Su questo abbiamo già avviato un confronto con le compagnie e con il Comune di Napoli per decidere, per l'anno prossimo, azioni in grado di far riprendere uno dei traffici di punta dello scalo. Sui contenitori i risultati spronano a imprimere un'accelerazione ai progetti in corso. Mi riferisco alla conclusione dei lavori per la costruzione della cassa di colmata e l'avvio delle procedure di gara per il dragaggio».

Napoli, Autorità di Sistema Portuale: dati traffico primi sei mesi 2016. Bene traffico merci e passeggeri



Napoli, 14 settembre 2016 – I primi sei mesi del 2016 segnano per lo scalo partenopeo un andamento positivo. I settori che raggiungono risultati migliori sono il traffico merci (rinfuse liquide, solide e varie) e il traffico passeggeri soprattutto quello per le isole e per il golfo. Il traffico contenitori è in fase di ripresa. Quello crocieristico segna un -5,3%.

Nel dettaglio: da gennaio a giugno 2016 le merci in tonnellate movimentate sono state 11.193.092, + 9,8% rispetto al 2015; il traffico passeggeri, riferito al traffico per il Golfo e le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) tocca i 5 milioni e 700 mila passeggeri, pari al + 4,9% rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il traffico contenitori, dato gennaio-luglio 2016, è di 271.999 contenitori in teu movimentati contro i 264.786 dello stesso periodo del 2015, + 2,7%.

“I dati della prima metà dell’anno in corso- dichiara il Commissario Straordinario, Antonio Basile- disegnano un quadro soddisfacente. Il segno meno del traffico crocieristico è, in buona parte, dovuto al calo del numero dei croceristi a bordo della navi. Su questo abbiamo già avviato un confronto con le compagnie e con il Comune di Napoli per decidere, per l’anno prossimo, azioni in grado di far riprendere uno dei traffici di punta dello scalo. Sui contenitori i risultati spronano a imprimere un’accelerazione ai progetti in corso. Mi riferisco alla conclusione dei lavori per la costruzione della cassa di colmata e l’avvio delle procedure di gara per il dragaggio.”

NdR: Quali difficoltà a pubblicare i dati del traffico crocieristico, quello con le isole del golfo e con le due maggiori isole, quali Sardegna e Sicilia, singolarmente? E sono dati che si riferiscono fino a giugno, ben 75 giorni fa !

Gioia Tauro: Consigliere del Ministro Delrio visita porto e Autorità portuale



(FERPRESS) – Gioia Tauro (RC), 14 SET – Ivano Russo, consigliere del Ministro Graziano Delrio, ha visitato l’Autorità portuale di Gioia Tauro. Dopo essere stato accolto dal Commissario Straordinario Andrea Agostinelli, l’incontro operativo ha avuto inizio a bordo della motovedetta della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, lungo il canale portuale, ed è proseguito nelle aree portuali e retro portuali al fine di poter meglio illustrare, percorrendone direttamente i siti interessati, lo stato dell’arte dei cantieri aperti dei lavori finanziati dall’Ente. Lo annuncia in una nota l’Autorità portuale di Gioia Tauro.

Nel corso del sopralluogo – si legge nella nota – particolare attenzione è stata rivolta all’area dove sorgerà il gateway ferroviario, per il quale, lo scorso 10 agosto, è stato sottoscritto, nei locali dell’Autorità portuale, il contratto con la ditta Sogemar, che si è aggiudicata la gara internazionale di realizzazione e gestione di questa strategica infrastruttura, che offrirà allo scalo un collegamento diretto più efficiente con la linea ferroviaria nazionale e, di conseguenza, servirà a dare un chiaro slancio all’aumento dei traffici portuali.

A tale proposito – prosegue la nota – al fine rendere più celere la procedura di avvio dei relativi lavori, in una conferenza call con l’amministratore delegato della Sogemar, Sebastiano Grasso, sono stati definiti gli accordi esecutivi necessari all’apertura del cantiere di costruzione dell’opera. La visita tecnica all’interno dello scalo portuale si è conclusa con un successivo sopralluogo lungo le aree che potranno essere destinate alla creazione del futuro bacino di carenaggio e al conseguente insediamento dell’attività di riparazione container.

Tornati in Autorità portuale – recita ancora la nota – il primo pomeriggio è stato scandito dall’incontro con i rappresentanti di tutte le sigle sindacali (Cgil – Cisl – Uil – Ugl e Sul), al quale hanno preso parte i delegati nazionali, regionali e territoriali. L’obiettivo dell’Ente è stato quello di illustrare i meccanismi di funzionamento dell’istituenda Agenzia del lavoro interinale, prevista dall’Accordo di Programma Quadro sottoscritto, lo scorso 27 luglio, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. A tale proposito, il consigliere del Ministro Delrio, Ivano Russo, ha manifestato interesse nella ricezione delle istanze pervenute dai rappresentanti sindacali ai quali ha evidenziato la massima apertura del Governo che, nello specifico, ha fissato, il prossimo 21 settembre, una riunione operativa presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Stessa attenzione – conclude la nota – è stata rivolta nel costruttivo confronto con i rappresentanti del cluster marittimo del porto di Gioia Tauro in una riunione organizzata al fine di illustrare le tematiche relative al traffico container del porto di Gioia Tauro e le diverse strategie, messe in atto dall’Autorità portuale, per meglio definire un maggiore sviluppo dello scalo e dell’economia dell’intera area.

GIOIA TAURO

Incontro al Mit

Ivano Russo, consigliere del ministro Graziano Delrio, in visita a Gioia Tauro, ha incontrato le delegazioni sindacali dei lavoratori del terminal per fare il punto della situazione. L'obiettivo era quello di illustrare i meccanismi di funzionamento dell'istituzionale Agenzia del lavoro interinale, prevista dall'Accordo di Programma Quadro sottoscritto lo scorso 27 luglio, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. A tale proposito, Ivano Russo, ha manifestato spiccato interesse nella ricezione delle istanze pervenute dai rappresentanti sindacali ai quali ha evidenziato la massima apertura del governo che, nello specifico, ha fissato, il prossimo 21 settembre, una riunione operativa presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questa attenzione è stata rivolta nel confronto con i rappresentanti del cluster marittimo del porto di Gioia Tauro in una riunione organizzata al fine di illustrare le tematiche relative al traffico container del porto del hub di transhipment e le diverse strategie messe in atto per meglio definire un migliore sviluppo dello scalo e dell'economia dell'intera area.

Porti: Cannatella, Palermo può migliorare molto

Per presidente Authority servono interventi infrastrutturali



(ANSA) - PALERMO, 14 SET - "La Sicilia, quinta regione in Italia nel 2015 in termini di traffico passeggeri, vede nel porto di Palermo il suo principale hub di imbarco e sbarco di passeggeri con opportunità tuttora non pienamente espresse su cui sarà fondamentale proseguire il lavoro". Lo ha detto il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, commentando i dati sulla ricerca sulla ricadute economiche del sistema crocieristico in città. "È importante conoscere - ha proseguito - nel dettaglio i positivi effetti sul territorio prodotti dal settore crociere: i valori economici presentati, infatti, sono la base su cui rinnovare l'impegno che da anni Autorità Portuale e gli operatori approfondono nell'ampliamento e nel miglioramento dei servizi offerti alle compagnie e ai passeggeri, e da cui partire per fornire ancora maggiori certezze agli armatori che scelgono Palermo". "Ci sono questioni infrastrutturali - ha aggiunto - su cui bisogna intervenire al più presto, per permettere al nostro scalo di essere sempre più competitivo. Ci auguriamo di poter riprendere i lavori della stazione marittima che, una volta ultimata, consentirà di disporre di un'offerta diversificata per accogliere le navi di varie dimensioni che fanno rotta nel Mediterraneo. Inoltre è sostanziale, e non più procrastinabile, lavorare alle opere previste dal Piano regolatore portuale che è, invece, fermo da anni all'assessorato regionale al Territorio". (ANSA).

Caos al porto, i sindacati: "Lavoratori danneggiati da scelte politiche scellerate"

Caos al porto, i sindacati: "Lavoratori danneggiati da scelte politiche scellerate"

Ufficio stampa Uiltrasporti 14 settembre 2016

20:11 Condivisioni Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday "Le scriventi segreterie regionali sono fortemente preoccupate per il futuro del porto di Palermo e per i posti di lavoro che rischiano sempre di più un' ulteriore irreversibile riduzione. La Stazione Marittima, un tempo vero fiore all'occhiello della città, è posta da anni sotto sequestro senza che qualcuno intervenga per far cessare le cause e ripristinarne l'uso". E' quanto si legge in una nota delle segreterie regionali Filc Cgil - Fil Cisl - Uiltrasporti. "Le Compagnie portuali - si legge - sono sotto amministrazione giudiziaria con tutte le gravi vicende a ciò connesse, da tempo mortificano i lavoratori che sono i veri motori del lavoro portuale e dell' economia. I lavoratori dipendenti dell' autorità portuale sono in stato di agitazione per protestare contro le scellerate scelte politiche che stanno mettendo in dubbio la loro professionalità ed i loro posti di lavoro. Infine da giorni è esplosa in tutta la sua gravità la carenza del nostro

porto a fare fronte alle norme di security con l' entrata in vigore delle norme, dove è stato elevato il livello per cui si sono resi obbligatori controlli all' imbarco più mirati e quindi più lunghi. Al tal fine il nostro porto non si è adeguato con spazi idonei a fronteggiare l' eventualità, peraltro non molto remota, di dover eseguire controlli di security come previsto dalle norme di legge nazionale ed internazionale, con il rischio che adesso noi tutti ne paghiamo le conseguenze. Tutto ciò si scarica sul traffico dove anche il Comune di Palermo ha voluto dare il proprio "contributo" di caos iniziando proprio nel mese di agosto lavori che interessano il perimetro portuale, chiudendo gli accessi al porto. Ciò determina ore interminabili di coda per chi deve imbarcarsi, traffico automobilistico cittadino in tilt, proteste, liti e tensioni, stanno mostrando al flusso turistico un quadro desolante della nostra città, un danno d' immagine gravissimo. Queste organizzazioni sono fortemente preoccupate poiché tale situazione non vede sbocchi se non quello che si dirottino i mezzi altrove, per loro certamente più conveniente, dando così l' ennesimo colpo alla nostra martoriata città, ai Lavoratori portuali ed alle loro famiglie. Chiediamo che chi ne ha il potere ed il dovere intervenga senza indugi e crei le condizioni per il definitivo rilancio del porto di Palermo". I più letti di oggi 1.

Caos in via Crispi, La Corte: "Dietrofront conferma l'improvvisazione del Comune"

14 settembre 2016 12:32 Condivisioni Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di **PalermoToday** "Il dietrofront del Comune sulla regolamentazione degli accessi al porto e del traffico in via Crispi è un'ulteriore conferma dell'improvvisazione e dell'arroganza che contraddistingue l'amministrazione Orlando. Un'amministrazione che non accetta il dialogo con un altro soggetto pubblico come l'**Autorità portuale**, ma preferisce imporre decisioni unilaterali, per di più prive di efficacia - vedi chiusura dei varchi Amari e Santa Lucia - non potrà mai fare il bene della città". Lo dice il consigliere comunale Orazio La Corte (Leva Democratica). "La cosa più grave - aggiunge - però è che questa vicenda sia stata strumentalizzata a fini politici dal sindaco Orlando. L'attacco scomposto nei confronti dell'Authority, portato avanti da Orlando per questioni che nulla hanno a che vedere con la viabilità a ridosso del porto, oltre ad essere inaccettabile, è stato inutile. Perché, anziché cercare lo scontro, l'amministrazione Orlando non ha preso in considerazione prima le soluzioni alternative per decongestionare il traffico in via Crispi proposte dall'**Autorità portuale**?. Ora che si è deciso con una nuova ordinanza di aprire tutti i varchi dello scalo marittimo, il Comune si occupi di gestire al meglio il traffico veicolare e stia con il fiato sul collo della Tecnis, affinché i lavori all'anello ferroviario siano completati nel rispetto dei tempi". Persone: I più letti di oggi 1.

Dopo molte polemiche, raggiunto un compromesso fra Amministrazione comunale e **Autorità portuale**

Emergenza porto, ecco l' intesa Aperti tutti i varchi d' accesso

Cinque ingressi attivi per migliorare la viabilità e decongestionare il traffico

PALERMO - Rimarranno tutti aperti i cinque varchi d' accesso al porto del capoluogo. Ci sono voluti due giorni ma alla fine **Autorità portuale**, **Autorità marittima**, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia marittima e Amministrazione comunale (rappresentata dal vice sindaco, Emilio Arcuri e dall' assessore alla mobilità, Giusto Catania) sono riusciti a trovare un accordo per decongestionare il traffico che da settimane affligge la zona.

L' intesa è arrivata dopo settimane di polemiche e una serie di accesi botte e risposta tra l' Amministrazione Orlando e il presidente dell' **Autorità portuale**, **Vincenzo Cannatella**. Al centro dello scontro l' ormai celebre via Crispi, interessata dai lavori per l' anello ferroviario che, unitamente al potenziamento dei controlli antiterrorismo, hanno contribuito a rendere difficoltoso l' accesso al porto.

L' ordinanza del Comune, che nei giorni scorsi aveva disposto la chiusura di due dei varchi principali (Amari e Santa Lucia), non era piaciuta all' **Autorità portuale**: "Non va - aveva tuo nato il presidente - . Crea disagi ad automobilisti e autotrasportatori. Si ripercuoterà gravemente sulla circolazione cittadina e sulle attività **portuali**". **Cannatella** si

era poi rivolto direttamente all' Amministrazione Orlando accusandola di non aver tenuto conto dei suggerimenti e delle proposte avanzate dall' Ente. Immediata la risposta del Comune che si era dichiarato "indisponibile a polemiche pubbliche" e intenzionato a "proseguire nella collaborazione istituzionale al fine di raggiungere l' obiettivo primario di mitigare la pressione veicolare in via Crispi e tutelare la salute dei cittadini **palermitani**".

La collaborazione auspicata dall' Amministrazione comunale, si è concretizzata in una riunione indetta negli uffici dell' assessorato alle Infrastrutture con lo scopo di regolamentare l' area. Per migliorare la viabilità si è deciso di mantenere aperti tutti gli accessi, compreso quello di Sammuzzo, in modo da decongestionare la pressione sul varco di via Amari, il più vicino dei cinque al cantiere dell' anello

- segue

ferroviario.

Raddoppiato l'accesso di via Patti che verrà utilizzato per i mezzi pesanti di Tirrenia e Grimaldi, mentre quello di via Cristoforo Colombo sarà aperto solo dalle ore 7 per evitare ulteriori disagi ai cittadini, che nell'ultimo periodo hanno dovuto sopportare i rumori dei mezzi pesanti incolonnati anche durante le ore notturne. Di notte sarà utilizzato il varco Santa Lucia, aperto anche per gli imbarchi extra Ue.

Tornerà attivo, infine, l'ingresso di via Amari, alleggerito dalle 17 alle 20 dalla nuova apertura del varco Sammuzzo che garantirà l'accesso ai veicoli dotati di pass o di biglietto di imbarco.

Questo il contenuto dell'intesa che tiene conto "delle diverse esigenze e - scrive l'Amministrazione comunale in una nota - mitigherà notevolmente i disagi per tutti i cittadini". Bisognerà aspettare qualche giorno, però, per l'applicazione concreta delle nuove direttive. Prima, infatti, sarà necessario completare i lavori di posizionamento della segnaletica che servirà a indirizzare i passeggeri diretti al porto.

Twitter: @Ele89_.

Porti: a Palermo nel 2017 Italian Cruise Day

Ci sarà anche uno spazio dedicato ai giovani



(ANSA) - PALERMO, 14 SET - Il prossimo anno sarà Palermo a ospitare la settima edizione dell' "Italian Cruise Day", la giornata dedicata alla crocieristica italiana, organizzata da "Risposte Turismo", ormai tappa fissa per i professionisti dell'industria crocieristica nazionale.

Il collaudato format prevede una giornata di lavori durante la quale si susseguono presentazioni, keynote speech e tavole rotonde su temi attuali e specifici legati all'industria crocieristica italiana, oltre a momenti di business networking e dialogo con i principali stakeholder dell'industria crocieristica nel nostro paese. Tra le iniziative collaterali, anche uno spazio dedicato ai giovani che potranno incontrare i rappresentanti di compagnie di crociera e altre aziende del settore per brevi colloqui di orientamento.

Inoltre, come di consueto, "Italian Cruise Day" sarà la "Casa dei porti crocieristici", occasione a disposizione dei terminal crocieristici italiani per mostrare il proprio operato e i propri progetti attuali e futuri alla stampa e alle compagnie di crociera. Quest'anno l'appuntamento è a La Spezia, il prossimo 30 settembre. (ANSA).

Crociere: a Palermo raddoppiato flusso in 15 anni

Studio per Authority realizzato da Risposte Turismo



(ANSA) - PALERMO, 14 SET - Palermo, solidamente nel business crocieristico da molti anni, ha registrato in questi ultimi un andamento altalenante del suo traffico: picchi e diminuzioni si sono susseguiti nel tempo all'interno di un intervallo compreso tra 300mila e 600mila crocieristi movimentati l'anno. Lo dice uno studio realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, per l'Autorità portuale. Palermo - si legge nel report - si colloca da ormai 15 anni tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico (ottava nel 2015 e primo porto siciliano). Il confronto nell'arco temporale 2001-2015 del movimento crocieristico mostra la solidità del business con un andamento in crescita fino al 2008, seguito da un trend oscillante proseguito fino ad oggi.

Nel primo periodo si è passati da poco più di 180.000 crocieristi nel 2001 a quasi 540.000 nel 2008 ed a seguire si è registrato il picco di oltre 560.000 nel 2011, avvicinato nel 2015 con 550.000 passeggeri movimentati grazie a 200 accosti di navi da crociera. Ponendo a confronto il traffico crocieristico con quello degli arrivi turistici in senso lato (registrati presso le strutture ricettive), tanto nel comune e nella provincia di Palermo che nel totale regionale e in tutta Italia, emerge come questi ultimi siano cresciuti di poco - di fatto stabili - in tutte le aree prese in considerazione. La variazione 2014 rispetto al 2010 indica come il +35% di crocieristi sia decisamente maggiore rispetto alle altre componenti di domanda turistica e - nonostante le già citate oscillazioni - complessivamente più marcato anche rispetto all'andamento della crocieristica nazionale nel quinquennio preso in considerazione (+7% la variazione nazionale).

Crociere: Palermo all' ottavo posto, 17 mln euro spesi

Oltre 11 milioni di euro grazie ad acquisti turisti



(ANSA) - PALERMO, 14 SET - Con oltre 550.000 crocieristi e 200 accosti, Palermo è l'ottavo porto per movimentazione in Italia. Ma il dato più interessante è quello della ricaduta economica sul territorio che si attesta sui 16,6 milioni di euro nel 2015. Questo dato è emerso dallo studio realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, per l'Autorità portuale di Palermo. Lo studio è stato presentato questa mattina dal presidente dell'Authority, Vincenzo Cannatella, dal segretario generale, Coroneo, e Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo.

"Secondo le nostre stime - ha detto Di Cesare - i 547 mila crocieristi movimentati nel porto di Palermo nel 2015 avrebbero speso quasi 16 milioni di euro a terra (oltre 11 milioni solo nella città di Palermo) implicando un valore medio di circa 30 euro a persona. In più ci sono le spese dei membri dell'equipaggio che arrivano a circa 1,6 milioni di euro. Il tutto in circa sei ore di soste nella città. Convincere le compagnie a rimanere di più potrebbe essere uno dei temi da affrontare per il futuro". Oltre alle spese sostenute dai viaggiatori, bisogna inoltre prendere in considerazione quelle delle compagnie che attraccano nel porto cittadino che ammontano a 3,58 milioni di euro. (ANSA).

La ricerca. Lo studio è stato commissionato dall'Autorità portuale: «Nel 2016 confermeremo le stesse cifre. Ma non si deve vedere come turismo mordi e fuggi»

Nel 2015 dalle crociere oltre 11 milioni di euro Dai negozi ai trasporti: ecco chi guadagna

Sono oltre 55 mila i visitatori approdati lo scorso anno

Palermo è l'ottavo porto per movimentazione dopo Civitavecchia, Venezia, Napoli, Savona, Genova, Livorno e La Spezia. Lo scalo palermitano da oltre 15 anni si colloca tra i primi dieci in Italia.

È di 16,6 milioni di euro la ricaduta economica del movimento crocieristico che fa tappa a Palermo. Di questi, 11,5 restano nelle tasche del capoluogo, il resto va a gonfiare quelle di alcuni centri della provincia e poi del Trapanese e Agrigentino, per una spesa media di 30 euro a turista. Il dato è riferito al 2015, quando nel principale scalo cittadino si sono registrati 200 accostii e quasi 550 mila turisti del mare che, una volta sbarcati, hanno scelto tour guidati - quasi sempre organizzati a bordo - o una visita fai da te.

«E per il 2016 le cifre resteranno tali», ha spiegato Vincenzo Cannalella, presidente dell'Autorità portuale. L'ente ha commissionato alla società di consulenza Risposte Turismo, con sede a Venezia, uno studio sull'impatto delle crociere per il territorio e i risultati sono stati presentati ieri. In Italia, Palermo è l'ottavo porto per movimentazione dopo Civitavecchia (grazie a Roma), Venezia, Napoli, Savona, Genova, Livorno e La Spezia. Lo scalo

palermitano da oltre 15 anni si colloca tra i primi dieci porti nazionali, anche se con risultati altalenanti. L'appeal della città deriva dalla posizione strategica, perché considerata porta d'ingresso per altre destinazioni come Cefalù, Selinunte, Segesta e la Valle dei Templi: «Ma è la città stessa ad attrarre i crocieristi che, arrivando al porto, sbarcano direttamente nel cuore antico di Palermo», ha spiegato il segretario generale della Port authority, Renato Coroneo, che ha posto l'accento sulla «necessità di fare sinergia» per dare ulteriore sviluppo al comparto turistico. Un ruolo strategico, quindi, che porterà Palermo - come annunciato ieri - ad ospitare nell'ottobre del 2017 l'Italian Cruise Day, tappa fissa per l'industria crocieristica nazionale organizzata da Risposte Turismo.

Tomando alle cifre divulgate ieri da Francesco Di Cesare, presidente della società veneta, dei 16 milioni e rotti spesi qui la parte del leone la fa il commercio al dettaglio (24,5%), seguito da vicino dai trasporti (22,3%, taxi, ape calesse e carrozze). Ci si aspettava qualcosa di più invece dallo street food, ma

- segue

alimenti e bevande in questa statistica sono staccati: solo 13,9%, dovuto al fatto che in molti tomano a bordo per pranzare. Ancora meno i ristoranti (7,5% insieme agli alberghi) e solo il 4,5% per attività ricreative e culturali. Negli 11,4 milioni che restano a Palermo si inseriscono anche le spese dei membri dell' equipaggio (1,6 milioni) e delle compagnie di crociera (3,58), «con ulteriori ricadute che si distribuiscono in altre aree », ha sottolineato Di Cesare.

«È importante conoscere nel dettaglio i positivi effetti sul territorio - ha aggiunto Cannatella - questi dati sono la base su cui rinnovare l' impegno che da anni Autorità portuale e gli operatori ci mettono nell' ampliamento e nel miglioramento dei servizi».

Per Cannatella quello crocieristico «non deve essere considerato» un turismo «mordi e fuggi», ma un' occasione per presentare «il migliore biglietto da visita del porto e della città» e «spingere i turisti a tornare» per soggiorni più lunghi. La zona portuale di Palermo al momento non si presenta nel miglior modo, visto il traffico in tilt e il caos creato dai lavori in via Crispi e dall' innalzamento dei controlli ai varchi dello scalo.

«Adesso abbiamo tutti e cinque i varchi aperti, la situazione dovrebbe migliorare. Speriamo di poterci incontrare ancora con il Comune per affrontare al meglio i prossimi lavori che si dovranno realizzare nella zona portuale», ha detto Cannatella.

Il "bottino" delle crociere Palermo ottava in Italia

"Intitoliamo l' aula a Falcone e Borsellino" Ma il consiglio comunale dice 'no'

PALERMO - Il porto di Palermo come biglietto da visita della città e della Sicilia intera. Già un dato di fatto, per l' **Autorità portuale** del capoluogo siciliano, ma anche un obiettivo da rafforzare negli anni a venire, stabilendo "sinergie positive" con gli enti locali. Il pensiero corre immediatamente al bottino e risposta tra il presidente dell' **Autorità**, **Vincenzo Cannatella**, e il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, sui cantieri di via Crispi che rendono complicato l' accesso alla stazione marittima e confondono i turisti che cercano di orientarsi in città. La riflessione sulle "opportunità ancora non pienamente espresse" del porto nasce dall' analisi dei dati del 2015 di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, sul traffico di navi da crociera in città. Con oltre 550 mila crocieristi e 200 accosti, Palermo è l' ottavo porto per movimentazione in Italia. Ma il dato più interessante è quello della ricaduta economica sul territorio che si attesta sui 16,6 milioni di euro. Lo studio è stato presentato questa mattina dal presidente dell' Authority, **Vincenzo Cannatella**, dal segretario generale, Renato Coroneo, e da Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo. "Secondo le nostre stime - ha detto Di Cesare - i 547 mila crocieristi movimentati nel porto di Palermo nel 2015 avrebbero speso quasi 16 milioni di euro a terra (oltre 11 milioni solo nella città di Palermo) implicando un valore medio di circa 30 euro a persona. In più ci sono le spese dei membri dell' equipaggio che arrivano a circa 1,6 milioni di euro. Il tutto in circa sei ore di soste nella città. Convincere le compagnie a rimanere di più potrebbe essere uno dei temi da affrontare per il futuro". Oltre alle spese sostenute dai viaggiatori, bisogna inoltre prendere in considerazione quelle delle compagnie che attraccano nel porto cittadino che ammontano a 3,58 milioni di euro. Per il presidente dell' **Autorità portuale** "l' attività del porto di Palermo è la più importante attività economica della città", ma "ci sono questioni infrastrutturali su cui bisogna intervenire al più presto". **Cannatella** ha sottolineato, per esempio, la necessità di "riprendere i lavori della stazione marittima". "Inoltre - ha aggiunto - è sostanziale e non più procrastinabile lavorare alle opere previste dal Piano regolatore **portuale** che è fermo da anni all' assessorato regionale al Territorio". Gli fa eco il segretario generale Coroneo: "Sempre di più si avverte la necessità che la Regione, il Comune, la Camera di commercio e le associazioni di categoria del settore si interessino concretamente al comparto. L' autorità **portuale** gestisce il porto e la banchine e si adopera per creare tutte le facilities e offrire servizi di supporto. Ma non può essere sola". Il presidente De Cesare ha annunciato tra l' altro che il prossimo anno sarà Palermo a ospitare la settima edizione dell' "Italian Cruise Day", la giornata dedicata alla crocieristica italiana, organizzata da "Risposte Turismo", ormai tappa fissa per i professionisti dell' industria crocieristica nazionale. L' appuntamento sarà a ottobre 2017 allo Steri. Il collaudato format prevede una giornata di lavori durante la quale si susseguono presentazioni e tavole rotonde su temi attuali e specifici legati all' industria crocieristica italiana. Tra le iniziative collaterali, anche uno spazio dedicato ai giovani che potranno incontrare i rappresentanti di compagnie di crociera e altre aziende del settore per brevi colloqui di orientamento. share Mercoledì 14 Settembre 2016 - 14:51 !--

A tanto ammontano le ricadute economiche per il palermitano

Crociere, tesoro da 17 mln

Nel 2015 oltre mezzo milione di passeggeri per 200 accosti a Palermo Queste le opportunità da cogliere secondo i vertici dell' Autorità portuale

Ammonta a 16,6 milioni la ricaduta economica totale del traffico crocieristico per il territorio palermitano, frutto di spese dei crocieristi, dei membri dell' equipaggio e delle compagnie di crociera in fase di accosto e operatività nel porto. Un dato che emerge dallo studio di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica, presentato nella sede dell' autorità portuale del capoluogo. Undici milioni ricadono interamente sul capoluogo, ma il valore sale a oltre 53 milioni di euro se si considerano gli effetti indiretti e indotti generati a livello locale e nazionale. Il porto di Palermo, pur con andamenti altalenanti, si colloca da oltre 15 anni tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico e non è mai sceso sotto la soglia dei 300 mila passeggeri. Nel 2015 si è collocato all' ottavo posto con quasi 550 mila crocieristi e 200 accosti. Il totale della Sicilia è di 1,1 milioni di passeggeri (il 10% circa del traffico nazionale). Per il 2016 dagli uffici dell' autorità prevedono un numero uguale di passeggeri sbarcati a Palermo a fronte, però, di una leggera contrazione degli accosti dovuta ad una flessione a livello nazionale del traffico. Il confronto nell' arco temporale 2001-2015 del movimento crocieristico mostra la

solidità del business con un andamento in crescita fino al 2008, seguito da un trend oscillante proseguito fino ad oggi. Nel primo periodo si è passati da poco più di 180 mila crocieristi nel 2001 a quasi 540 mila nel 2008 ed a seguire si è registrato il picco di oltre 560 mila nel 2011. I passeggeri, secondo i dati dello studio, avrebbero speso in media 30 euro a testa. La maggior parte di questa quota finisce nel commercio al dettaglio (oltre il 24% della cifra complessiva), quindi nelle spese di trasporto (22%), il 13% in spese alimentari e bevande il 7% in ristoranti fino a percentuali sempre inferiori.

«La Sicilia, quinta regione in Italia nel 2015 in termini di traffico passeggeri, vede nel porto di Palermo il suo principale hub di imbarco e sbarco di passeggeri con opportunità tuttora non pienamente espresse su cui sarà fondamentale proseguire il lavoro», ha commentato il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella. «È importante conoscere nel dettaglio i positivi effetti sul territorio prodotti dal settore crociere: i valori economici presentati, infatti, sono la base su cui rinnovare l' impegno che da anni Autorità Portuale e operatori approfondono nell' ampliamento e nel miglioramento dei servizi offerti

- segue

alle compagnie e ai passeggeri, e da cui partire per fornire ancora maggiori certezze agli armatori che scelgono Palermo. Ci sono questioni infrastrutturali su cui bisogna intervenire al più presto, per permettere al nostro scalo di essere sempre più competitivo. Ci auguriamo di poter riprendere i lavori della stazione marittima che, una volta ultimata, consentirà di disporre di un'offerta diversificata per accogliere le navi di varie dimensioni che fanno rotta nel Mediterraneo. Inoltre è sostanziale, e non più procrastinabile, lavorare alle opere previste dal Piano regolatore portuale che è, invece, fermo da anni all'assessorato regionale al Territorio. Palermo deve cogliere la ricchezza portata dai passeggeri delle crociere e fare di tutto per ottenere il massimo dal loro passaggio.

E questo si realizza offrendo un porto e una città accoglienti, ma anche servizi di alto livello, con musei e negozi aperti, e strade pulite».

(riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO

PALERMO

Da crociere indotto da 16 milioni

Il porto di Palermo, pur con un andamento altalenante del suo traffico, da oltre 15 anni si colloca tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico in Italia e non è mai sceso sotto la soglia di 300.000 passeggeri. Nel 2015 si è collocato all'ottavo posto nazionale con quasi 550.000 crocieristi e 200 accosti, confermandosi primo scalo regionale. Tra i motivi di grande espansione crocieristica di Palermo, sicuramente la localizzazione geografica, punto d'accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi. Ma è la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel cuore antico di Palermo. Lo studio, realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica, presentato oggi, ha fatto emergere la rilevanza e gli impatti economici nel territorio palermitano generati a partire dalla presenza del fenomeno crocieristico, con il 2015 come anno di riferimento. Ammonta a 16,6 milioni di euro la ricaduta economica diretta totale per il territorio palermitano, frutto di spese dei crocieristi, dei membri dell'equipaggio e delle compagnie di crociera in fase di accosto ed operatività nel porto. Un valore che sale a oltre 53 milioni di euro se si considerano gli effetti indiretti ed indotti generati a livello locale e nazionale a partire dalla presenza delle navi bianche a Palermo.

Porti: Palermo nella top ten traffico crociere, affare da 50 mln

(AGI) - Palermo, 14 set. - Il porto di Palermo, pur con un andamento altalenante del suo traffico, da oltre 15 anni si colloca tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico in Italia e non è mai sceso sotto la soglia di 300.000 passeggeri. Nel 2015 si è collocato all'ottavo posto nazionale con quasi 550.000 crocieristi e 200 accosti, confermandosi primo scalo regionale. Tra i motivi di grande espansione crocieristica di Palermo, sicuramente la localizzazione geografica, punto d'accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi. Ma è la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel cuore antico di Palermo. Lo studio, realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica, presentato oggi, ha fatto emergere la rilevanza e gli impatti economici nel territorio palermitano generati a partire dalla presenza del fenomeno crocieristico, con il 2015 come anno di riferimento. Ammonta a 16,6 milioni di euro la ricaduta economica diretta totale per il territorio palermitano, frutto di spese dei crocieristi, dei membri dell'equipaggio e delle compagnie di crociera in fase di accosto ed operatività nel porto. Un valore che sale a oltre 53 milioni di euro se si considerano gli effetti indiretti ed indotti generati a livello locale e nazionale a partire dalla presenza delle navi bianche a Palermo. Del totale della ricaduta diretta oltre 11 milioni di euro sono quanto trattenuto dal territorio palermitano a partire dalle spese dei crocieristi, 1,6 milioni di euro le spese dei membri dell'equipaggio e 3,58 milioni di euro quelle delle compagnie di crociera, con ulteriori ricadute che si distribuiscono in altre aree come conseguenza del coinvolgimento nei processi produttivi di aziende fornitrici residenti altrove. "La Sicilia, quinta regione in Italia nel 2015 in termini di traffico passeggeri, vede nel porto di Palermo il suo principale hub di imbarco e sbarco di passeggeri con opportunità tuttora non pienamente espresse su cui sarà fondamentale proseguire il lavoro", ha commentato il presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Cannatella, il quale avverte anche che ci sono questioni infrastrutturali "su cui bisogna intervenire al più presto, per permettere al nostro scalo di essere sempre più competitivo. Ci auguriamo di poter riprendere i lavori della stazione marittima che, una volta ultimata, consentirà di disporre di un'offerta diversificata per accogliere le navi di varie dimensioni che fanno rotta nel Mediterraneo". Inoltre è sostanziale lavorare alle opere previste dal Piano regolatore portuale che è, invece, fermo da anni all'assessorato regionale al Territorio. Per il

- segue

segretario generale Renato Coroneo "I risultati dello studio confermano quanto il segmento turistico che riguarda le crociere sia di primaria importanza per la città e la provincia. Le ricadute economiche del fenomeno crocieristico sono di grande rilevanza e sempre più si avverte la necessità che la Regione, il Comune, la Camera di Commercio e le associazioni di categoria del settore si interessino concretamente al comparto. L' **Autorità portuale** gestisce il porto e le banchine, che attrezza, e si adopera per creare tutte le facilities e offrire servizi di supporto. Ma non può essere sola". Per il presidente di Risposte Turismo Francesco di Cesare gli oltre quaranta interlocutori locali ascoltati in questi mesi "hanno fatto emergere come, oltre ai risultati appena citati, la crocieristica sia inserita nel tessuto economico locale ed abbia favorito opportunità occupazionali e di promozione turistica del territorio dando nuovi impulsi alla destinazione che si aggiungono alle già rilevanti ricadute economiche oggi illustrate". (AGI) .

Crocieristica a Palermo: oltre 16 i milioni di euro attivati a Palermo nel 2015.

Presentato oggi lo studio realizzato da Risposte Turismo "La rilevanza e gli Impatti economici dell' attività crocieristica per il territorio palermitano", realizzato da Risposte su incarico dell' Autorità Portuale di Palermo. Il presidente Cannatella: "Ecco il business dei crocieristi a Palermo" Stabilmente presente nel panorama della geografia crocieristica italiana e mediterranea, il porto di Palermo, pur con un andamento altalenante del suo traffico, da oltre 15 anni si colloca tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico in Italia e non è mai sceso sotto la soglia di 300.000 passeggeri. Nel 2015 si è collocato all' ottavo posto nazionale con quasi 550.000 crocieristi e 200 accosti, confermandosi primo scalo regionale. Tra i motivi di grande espansione crocieristica di Palermo, sicuramente la localizzazione geografica, punto d' accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi. Ma è la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel cuore antico di Palermo. Lo studio, realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica con - assieme ad altri temi - una forte specializzazione nella crocieristica, ha fatto emergere la rilevanza e gli impatti economici nel territorio palermitano generati a partire dalla presenza del fenomeno crocieristico, con il 2015 come anno di riferimento. A Palermo oggi si è svolta la presentazione alla stampa, agli operatori locali ed ai rappresentanti delle associazioni di categoria dei principali risultati emersi dallo studio. Assieme al presidente dell' Autorità Portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, sono intervenuti Renato Coroneo, segretario generale dell' Autorità Portuale e Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. Ammonta a 16,6 milioni di euro la ricaduta economica diretta totale per il territorio palermitano, frutto di spese dei crocieristi, dei membri dell' equipaggio e delle compagnie di crociera in fase di accosto ed operatività nel porto. Un valore che sale ad oltre 53 milioni di euro se si considerano gli effetti indiretti ed indotti generati a livello locale e nazionale a partire dalla presenza delle navi bianche a Palermo. Del totale della ricaduta diretta oltre 11 milioni di euro sono quanto trattenuto dal territorio palermitano a partire dalle spese dei crocieristi, 1,6 milioni di euro le spese dei membri dell' equipaggio e 3,58 milioni di euro quelle delle compagnie di crociera, con ulteriori ricadute che si distribuiscono in altre aree come conseguenza del coinvolgimento nei processi produttivi di aziende fornitrici residenti altrove. "La Sicilia, quinta regione in Italia nel 2015 in termini di traffico passeggeri, vede nel porto di Palermo il suo

- segue

principale hub di imbarco e sbarco di passeggeri con opportunità tuttora non pienamente espresse su cui sarà fondamentale proseguire il lavoro", ha commentato il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella. "È importante conoscere nel dettaglio i positivi effetti sul territorio prodotti dal settore crociere: i valori economici presentati, infatti, sono la base su cui rinnovare l' impegno che da anni Autorità Portuale e gli operatori approfondono nell' ampliamento e nel miglioramento dei servizi offerti alle compagnie e ai passeggeri, e da cui partire per fornire ancora maggiori certezze agli armatori che scelgono Palermo. Ci sono questioni infrastrutturali su cui bisogna intervenire al più presto, per permettere al nostro scalo di essere sempre più competitivo. Ci auguriamo di poter riprendere i lavori della stazione marittima che, una volta ultimata, consentirà di disporre di un' offerta diversificata per accogliere le navi di varie dimensioni che fanno rotta nel Mediterraneo. Inoltre è sostanziale, e non più procrastinabile, lavorare alle opere previste dal Piano regolatore portuale che è, invece, fermo da anni all' assessorato regionale al Territorio. Palermo deve cogliere la ricchezza portata dai passeggeri delle crociere e fare di tutto per ottenere il massimo dal loro passaggio. E questo si realizza offrendo un porto e una città accoglienti, ma anche servizi di alto livello, con musei e negozi aperti, e strade pulite". Per il segretario generale Renato Coroneo "i risultati dello studio confermano quanto il segmento turistico che riguarda le crociere sia di primaria importanza per la città e la provincia. Le ricadute economiche del fenomeno crocieristico sono di grande rilevanza e sempre più si avverte la necessità che la Regione, il Comune, la Camera di Commercio e le associazioni di categoria del settore si interessino concretamente al comparto. L' Autorità portuale gestisce il porto e le banchine, che attrezza, e si adopera per creare tutte le facilities e offrire servizi di supporto. Ma non può essere sola". Francesco di Cesare ha dichiarato: "Gli oltre 40 interlocutori locali ascoltati in questi mesi hanno fatto emergere come, oltre ai risultati appena citati, la crocieristica sia inserita nel tessuto economico locale ed abbia favorito opportunità occupazionali e di promozione turistica del territorio dando nuovi impulsi alla destinazione che si aggiungono alle già rilevanti ricadute economiche oggi illustrate". Stima degli impatti economici nazionali generati dall' attività crocieristica palermitana, 2015 Spesa diretta dei crocieristi 11.413.715 Spesa diretta crew 1.638.994 Spesa diretta compagnie di crociera 3.577.714 Vettore di spesa iniziale (Palermo) 16.630.423 Produzione diretta di primo livello ed indiretta 30.708.226 di cui valore aggiunto 13.042.215 unità di lavoro attivate (redditi) 248 (5.515.573) Produzione indotta (Italia) 22.890.053 Produzione totale nazionale (diretta + indiretta + indotta, Italia) 53.598.279 unità di lavoro attivate complessivamente (redditi) 400 (8.494.706) Fonte: Risposte Turismo. (2016). Nota: valori in euro. La sintesi del lavoro realizzato è disponibile anche sul sito di Risposte Turismo al seguente link. (www.risposteturismo.it/Public/RisposteTurismo_per_AutoritaPortuale_Palermo_sintesi.pdf) italiancruisedaypalermo sintesistudio.

Crociere: porto Palermo all' ottavo posto, business da 53 mln di euro

Palermo, 14 set. (AdnKronos) - Con quasi 550.000 crocieristi e 200 accosti nel 2015 il porto di Palermo si colloca all' ottavo posto nazionale, confermandosi primo scalo regionale. Stabilmente presente nel panorama della geografia crocieristica italiana e mediterranea, pur con un andamento altalenante del suo traffico, da oltre 15 anni il porto del capoluogo siciliano si colloca tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico in Italia e non è mai sceso sotto la soglia di 300.000 passeggeri. I dati sono contenuti nello studio realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica con assieme una forte specializzazione nella crocieristica, e presentato oggi in città dal presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, dal segretario generale dell' Autorità portuale, Renato Coroneo, e da Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. Ammonta a 16,6 milioni di euro la ricaduta economica diretta totale per il territorio palermitano, frutto di spese dei crocieristi, dei membri dell' equipaggio e delle compagnie di crociera in fase di accosto ed operatività nel porto. Un valore che sale a oltre 53 milioni di euro se si considerano gli effetti indiretti e indotti generati a livello locale e nazionale a partire dalla presenza delle navi bianche a Palermo. Del totale della ricaduta diretta oltre 11 milioni di euro sono quanto trattenuto dal territorio palermitano a partire dalle spese dei crocieristi, 1,6 milioni di euro le spese dei membri dell' equipaggio e 3,58 milioni di euro quelle delle compagnie di crociera.

Crociere: porto Palermo all' ottavo posto, business da 53 mln di euro (2)

(AdnKronos) - "La Sicilia, quinta regione in Italia nel 2015 in termini di traffico passeggeri - ha spiegato Cannatella -, vede nel porto di Palermo il suo principale hub di imbarco e sbarco di passeggeri con opportunità tuttora non pienamente espresse su cui sarà fondamentale proseguire il lavoro. Ci sono questioni infrastrutturali su cui bisogna intervenire al più presto, per permettere al nostro scalo di essere sempre più competitivo - ha aggiunto -. Ci auguriamo di poter riprendere i lavori della stazione marittima che, una volta ultimata, consentirà di disporre di un' offerta diversificata per accogliere le navi di varie dimensioni che fanno rotta nel Mediterraneo. Inoltre è sostanziale, e non più procrastinabile, lavorare alle opere previste dal Piano regolatore portuale che è, invece, fermo da anni all' assessorato regionale al Territorio". Per Cannatella "Palermo deve cogliere la ricchezza portata dai passeggeri delle crociere e fare di tutto per ottenere il massimo dal loro passaggio. E questo si realizza offrendo un porto e una città accoglienti, ma anche servizi di alto livello, con musei e negozi aperti, e strade pulite". "Le ricadute economiche del fenomeno crocieristico - ha aggiunto Coroneo - sono di grande rilevanza e sempre più si avverte la necessità che la Regione, il Comune, la Camera di Commercio e le associazioni di categoria del settore si interessino concretamente al comparto". Per Francesco di Cesare "gli oltre 40 interlocutori locali ascoltati in questi mesi hanno fatto emergere come, oltre ai risultati appena citati, la crocieristica sia inserita nel tessuto economico locale ed abbia favorito opportunità occupazionali e di promozione turistica del territorio dando nuovi impulsi alla destinazione che si aggiungono alle già rilevanti ricadute economiche oggi illustrate".

Crociere: porto Palermo all' ottavo posto, business da 53 mln di euro

Palermo, 14 set. (AdnKronos) - Con quasi 550.000 crocieristi e 200 accosti nel 2015 il porto di Palermo si colloca all' ottavo posto nazionale, confermandosi primo scalo regionale. Stabilmente presente nel panorama della geografia crocieristica italiana e mediterranea, pur con un andamento altalenante del suo traffico, da oltre 15 anni il porto del capoluogo siciliano si colloca tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico in Italia e non è mai sceso sotto la soglia di 300.000 passeggeri. I dati sono contenuti nello studio realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica con assieme una forte specializzazione nella crocieristica, e presentato oggi in città dal presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, dal segretario generale dell' Autorità portuale, Renato Coroneo, e da Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. Ammonta a 16,6 milioni di euro la ricaduta economica diretta totale per il territorio palermitano, frutto di spese dei crocieristi, dei membri dell' equipaggio e delle compagnie di crociera in fase di accosto ed operatività nel porto. Un valore che sale a oltre 53 milioni di euro se si considerano gli effetti indiretti e indotti generati a livello locale e nazionale a partire dalla presenza delle navi bianche a Palermo. Del totale della ricaduta diretta oltre 11 milioni di euro sono quanto trattenuto dal territorio palermitano a partire dalle spese dei crocieristi, 1,6 milioni di euro le spese dei membri dell' equipaggio e 3,58 milioni di euro quelle delle compagnie di crociera.

Turismo: nel 2015 oltre mezzo milione di crocieristi a Palermo

Secondo uno studio realizzato da Risposte Turismo, il capoluogo siciliano è all'ottavo posto in Italia per numero di turisti arrivati in porto. L'anno scorso guadagni per oltre sedici milioni e mezzo di euro

Con quasi 550.000 crocieristi e 200 approdi nel 2015, Palermo è l'ottavo porto per movimentazione in Italia dopo Civitavecchia, Venezia, Napoli, Savona, Genova, Livorno e La Spezia. Ma il dato più interessante è quello della ricaduta economica sul territorio che si attesta sui 16,6 milioni di euro nel 2015. E' quanto emerge dallo studio realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, per l'Autorità portuale di Palermo. "Secondo le nostre stime - spiega Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo - il business delle crociere nel porto di Palermo nel 2015 comporta una spesa sul territorio di 16.630.423 milioni di euro. Di questi 11.413.715 sono spese dirette dei crocieristi, 1.638.994 spese dell'equipaggio una volta sbarcato a terra e 3.577.714 spese della compagnia, per esempio negli approvvigionamenti. La spesa media a testa è di circa 30 euro. La media della sosta in città delle navi crociera è di sei ore. Convincere le compagnie a rimanere di più potrebbe essere uno dei temi da affrontare per il futuro". Un'altra curiosità: sempre secondo una media statistica, i giorni in cui si concentrano il maggior numero di navi crociera sono il lunedì e il martedì. Caos porto, l'odissea del trenino dei turisti tra lavori in corso e doppie file.

PALERMO

Da crociere, indotto da 16 milioni

Il porto di Palermo, pur con un andamento altalenante del suo traffico, da oltre 15 anni si colloca tra i primi dieci porti nazionali per traffico crocieristico in Italia e non è mai sceso sotto la soglia di 300.000 passeggeri. Nel 2015 si è collocato all'ottavo posto nazionale con quasi 550.000 crocieristi e 2100 accosti, confermandosi primo scalo regionale. Tra i motivi di grande espansione crocieristica di Palermo, sicuramente la localizzazione geografica, punto d'accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi. Ma è la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel cuore antico di Palermo. Lo studio, realizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza nella macro-industria turistica, presentato oggi, ha fatto emergere la rilevanza e gli impatti economici nel territorio palermitano generati a partire dalla presenza del fenomeno crocieristico, con il 2015 come anno di riferimento. Ammonta a 16,6 milioni di euro la ricaduta economica diretta totale per il territorio palermitano, frutto di spese dei crocieristi, dei membri dell'equipaggio e delle compagnie di crociera in fase di accosto ed operatività nel porto. Un valore che sale a oltre 53 milioni di euro se si considerano gli effetti indiretti ed indotti generati a livello locale e nazionale a partire dalla presenza delle navi bianche a Palermo.

IL DATO. A incidere sul transito le carenze dell' area industriale e le infrastrutture

Termini Imerese, in calo merci e navi Ma si punta al rilancio della struttura

OOO Numeri in calo per il porto di Termini Imerese. Nel corso degli ultimi cinque anni, si sono registrati dati negativi. A partire ad esempio dalle tonnellate in transito che sono passate da 1.514.367 (813.838 in e 700.529 out) nel 2012 a 120.612(76.491 in e 44.121 out) nel periodo compreso tra gennaio e luglio dell' anno corrente. Anche le rinfuse solide hanno registrato un segno negativo, passando da 107.174 (di questi 48.164 solo cereali) nel 2012 a 69.260 (20.454 solo cereali) tra gennaio -luglio 2016. Stessa sorte per le merci varie in colli, da 1.407.193 nel 2012 a 51.352 nei primi sette mesi del 2016, tutte Ro/ro.

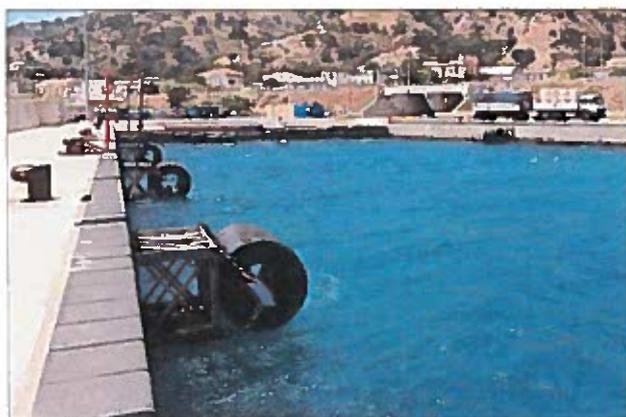
Tralasciando il numero delle rinfuse liquide e delle Crociere («Home Porto» e «Transiti»), pari a zero, anche la quantità di navi si è drasticamente ridotta, passando da 958 nel 2012 a solo 118 nei primi 7 mesi del 2016. Infine c' è il movimento dei passeggeri, sceso vertiginosamente negli ultimi anni.

Da 98.358 nel 2012, a solo 8.060 passeggeri nel periodo gennaio -luglio 2016 (con un +4,3%, pari a 335, rispetto all' anno precedente). Il presidente dell' **Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella**, ha sottolineato due criticità: «Termini Imerese non

ha più alle spalle le industrie. L' anno scorso è stata chiusa l' autostrada **Palermo - Catania**. Oggi molte merci vengono imbarcate non più a Termini Imerese, bensì a Catania». Anche il senatore Giuseppe Lumia è intervenuto: «Il Porto di Termini è stato inserito tra i 57 porti strategici italiani. È stato pubblicato in gazzetta il decreto di rilancio della **portualità** italiana varato dal Consiglio dei Ministri. Negli anni passati lo scalo era marginale e vuoto. Oggi, invece, è una realtà in via di sviluppo. Ha una presenza turistica dignitosa e dei collegamenti navali, mai avuti prima, per il trasporto di merci e persone». «Questa città -ha commentato, infine, il commissario straordinario Girolamo Di Fazio - non solo ha un porto completo ma ha anche grandi.

Porti: si attende ok definitivo per approdo Tremestieri

Commissione regionale riesaminerà progetto il 26 settembre



(ANSA) - MESSINA, 14 SET - Il progetto definitivo del porto di Tremestieri (Me) sarà riesaminato dalla Commissione regionale lavori pubblici il 26 settembre. Nell'ultima seduta del 31 agosto, infatti, la Commissione ha chiesto una conferma dei pareri a tutti gli enti che lo avevano già fornito nella conferenza dei servizi dello scorso dicembre, alla luce delle migliorie apportate su richiesta del Genio Civile. Prima del 26 settembre, è attesa l'ufficializzazione dell'ultima fonte di finanziamento statale, quella da 6 milioni e mezzo, proveniente dal Provveditorato Opere Pubbliche. (ANSA).

Interporti, nomina al volo

PALERMO - La provvidenziale presenza del direttore generale di Confindustria Palermo, Giacomo Riina, delegato 'al volo' dalla Città metropolitana di Catania, ha consentito alla società degli Interporti siciliani di modificare lo statuto, cancellare il Cda e nominare alla guida della stessa, come amministratore unico, Alessandro Albanese il presidente degli industriali palermitani 'in corsa' per la guida della Camera di Commercio di Palermo ed Enna. E' successo il 6 settembre scorso quando, dopo ben 4 riunioni convocate per il rinnovo delle cariche scadute ad aprile - pare che i rappresentanti della Regione non fossero informati sull'ordine del giorno - finalmente c'è stata la "fumata bianca".

L'attesa riunione, in cui tutti i presenti erano finalmente edotti sull'ordine del giorno, si è tenuta, non nella sede etnea della società - che quale 'stazione appaltante' gestisce circa 200 milioni di fondi europei - bensì a Palermo, nei locali graziosamente messi a disposizione della locale associazione degli industriali. Fra i primi ad arrivare il ragioniere generale della Regione Siciliana, Salvatore Sammartano, poi il commissario Irsap, Maria Grazia Brandara e quindi, alla spicciolata, l'autorità portuale di Palermo, l'Ast con l'avvocato Claia e un dirigente in rappresentanza del Comune di

Catania. Il 'timore' di non raggiungere il numero legale idoneo a modificare lo statuto per abbandonare il costoso "cda" per il più economico amministratore unico, però, serpeggiava nell'aria.

"Perché mai la città metropolitana di Catania di Bianco non si è presentata?", si saranno chiesti i presenti che avevano pure notato l'assenza del comune di Termini Imerese. Poi un colpo di telefono e il contestuale arrivo in sede di Riina, ha fatto il resto: "il delegato della città metropolitana di Catania è il direttore generale di Confindustria Palermo" pare si sia sentito dall'altra parte della cornetta telefonica. E così sia!

Poco dopo la modifica dello statuto, arriva l'elezione.

Seguendo le indicazioni del Governatore della Sicilia, Rosario Crocetta, la Regione Siciliana propone di nominare il confindustriale Albanese amministratore unico. I soci presenti approvano. Poco dopo si passa alla nomina dei sindaci revisori.

Dopo la Sac (la società che gestisce gli aeroporti di Catania e Comiso), Carmelina Volpe Tucci, si occuperà di spulciare i conti della società Interporti siciliani.

Con lei lavoreranno pure il presidente del Corecom Sicilia, Ciro Di Vuolo ed il commercialista nisseno Fausto Luigi Assennato.

Per loro, però, Giacomo Riina non ha votato. Il rappresentante della ex provincia di Catania (così come ha fatto il Comune etneo) si è astenuto.

GIANPIERO CASAGNI

Gela adesso punta sul gas naturale liquefatto

SIGLATA A ROMA LETTERA DI INTENTI. E dopo 6 mesi al via la realizzazione di accordi commerciali

La città si candida a diventare una stazione di rifornimento per le **navi** che dovranno usare più carburanti alternativi MARIA CONCETTA GOLDINI GELA. Mentre il governo è impegnato in questi giorni a definire, a livello legislativo, regole chiare per gli impianti di trasformazione e distribuzione di combustibili alternativi, in linea con le direttive Ue, al ministero dello Sviluppo economico si sono poste ieri le basi per candidare ufficialmente Gela a diventare base logistica nel Mediterraneo della distribuzione del Gnl, il gas naturale liquefatto.

Una sorta di stazione di rifornimento per le **navi** che, secondo le direttive energetiche Ue, entro il 2020 dovranno usare quote maggiori di carburanti alternativi.

A Gela approda il metanodotto che parte dalla città libica di Mellitah, c'è la materia prima a portata di mano e la possibilità di stoccare il prodotto, esiste anche un porto industriale.

Eni, peraltro, da anni è interessata al mercato del Gnl per la trazione a terra e a mare. Un settore che vede la Spagna leader in Europa.

Così la stessa Eni, nell'ambito del protocollo del 2014 sulla riconversione dell'area industriale di Gela, lo scorso dicembre ha

completato uno studio di fattibilità dell'iniziativa. Prima di andare avanti, infatti, va verificato se c'è l'interesse di massima di mercati ed investitori.

Dopo i primi risultati non negativi, l'iter del progetto denominato "Gnl small scale" è andato avanti ed ieri governo, Regione, Eni e Comune hanno siglato al ministero dello Sviluppo economico una lettera d'intenti.

Di fatto hanno concordato di realizzare insieme per sei mesi una verifica più approfondita del progetto sotto i profili commerciale, tecnico, logistico ed autorizzativo.

Eni metterà a disposizione l'esperienza e le proprie competenze tecniche e commerciali in materia di Gnl e, grazie al contributo e al ruolo attivo delle istituzioni regionali e comunali, si potrà investigare il reale interesse e il possibile coinvolgimento di soggetti terzi nello sviluppo e completamento della "catena del Gnl".

«Sei risultati degli studi saranno positivi, si passerà alla fase esecutiva del progetto», ha detto il viceministro all'Economia, Teresa Bellanova, che ha siglato l'intesa assieme al vicepresidente della Regione, Mariella Lo Bello, a Luigi Ciarrocchi per Eni e al sindaco Domenico Messinese coadiuvato dal suo vice Simone **Siciliano**. Un'opportunità tutta da costruire per il territorio gelese che, orfano della raffinazione del petrolio, cerca alternative di sviluppo e lavoro.

«Tra le ipotesi sul tavolo - hanno spiegato i due rappresentanti del Comune - vi è un'infrastruttura logistica di ricezione, stoccaggio e distribuzione, o un impianto di liquefazione. La lettera d'intenti sottoscritta passa anche per l'individuazione di possibili finanziamenti o di agevolazioni per rendere più competitivo il Gnl distribuito da Gela. Tra i canali pubblici, si guarda al Fondo europeo per gli investimenti strategici. Concluso positivamente questo iter di 6 mesi, si passerà alla fase esecutiva in cui saranno chiusi gli accordi commerciali».

Porti: gruppo pronto a investire 70 milioni a Patti

Vuole creare porticciolo per Eolie



(ANSA) - PALERMO, 14 SET - Un gruppo di imprenditori privati è pronto a investire 70 milioni di euro per creare un porto turistico e commerciale a Patti, snodo per le Isole Eolie. Si chiamerà Porto di Zeus. Il progetto, presentato ieri dal comitato "Zeus - Val Demone", prevede la realizzazione di 400 posti barca, diverse aree destinate ad attività commerciali e di ricettività turistico - alberghiera e un punto di stoccaggio per le merci nella zona del Feliciotto, ad est del torrente Timeto.

Comprenderà una superficie complessiva di 300 mila metri quadri, dei quali 150 per lo specchio d'acqua. (ANSA).