



Dai Porti:

Primo piano:

- **Mediterraneo, scenari geostrategici della portualità italiana / Roma 19 Luglio** (Corriere Marittimo, Calcioweb, Informare, Seareporter, Messaggero Marittimo)

Trieste:

"...Una delegazione di imprenditori tedeschi ha visitato il porto di Trieste..." (Informare)

Genova:

"...Palazzo San Giorgio prova a ridurre le code in porto..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Terminal crociere, intervento tampone..." (Messaggero Marittimo)

Carrara:

"...Sindaco incontra ad di Dario Perioli..." (Ansa)

Livorno:

"...Si libera bacino galleggiante, via a gara..." (Ansa)

"...Nuova illuminazione al porto di Livorno..." (Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Turismo straniero in Puglia..." (Giornale di Puglia)

"...Arrivano i crocieristi, era ora..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Taranto:

"...Anche Yilport vuole il Polisettoriale di Taranto..." (The Medi Telegraph, Seareporter, Taranto Sera, La Gazzetta di Taranto, Nuovo Quotidiano di Taranto, Corriere del Mezzogiorno, Il Sole 24 Ore)

Palermo:

"...Piano di rilancio dei porti della Sicilia occidentale..." (Informare)

Altre notizie di porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Assoporti: Mediterraneo, scenari geostrategici della portualità italiana / Roma, 19 luglio

ROMA - Assoporti, l'associazione dei porti italiani, presenta lo studio: **"Il Mar Mediterraneo: Scenari geostrategici della portualità italiana nel quadrante Mediterraneo-Mar Nero"**, l'incontro di presentazione è il 19 luglio - Scuderie Palazzo Altieri, via Stefano del Cacco, Roma.

Obiettivo dello studio evidenziare una strategia di sistema paese, mettendo in luce i grandi cambiamenti del mercato globale, l'andamento dei traffici container e l'evoluzione infrastrutturale, elementi introdotti dalla cosiddetta **Belt and Road Initiative**. Sarà presente il sottosegretario allo Sviluppo Economico **Andrea Cioffi**, oltre a presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e analisti del settore. Lo studio sarà consegnato ai presenti e successivamente reso disponibile sul sito dell'Associazione.

PROGRAMMA

ore 9.30 Registrazione partecipanti Introduzione a cura di Assoporti

ore 10.10 Saluto di indirizzo da parte del Sottosegretario allo Sviluppo Economico - Andrea Cioffi

ore 10.25 Descrizione dello Scenario e Presentazione dello studio "Il Mar Mediterraneo" - Sergio Prete Illustrazione dello studio a cura di Oliviero Giannotti e Angelo Giordano

ore 11.15 Panel di Commento a cura di Alessandro Panaro e Pino Musolino

ore 11.40 Conclusioni da parte del presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino

ore 12.00 Chiusura dei Lavori

Porti: Assoporti, il 19 luglio studio su scenari geo-strategici Mediterraneo

Roma, 6 lug. (AdnKronos) – Sarà presentato il prossimo 19 luglio a Roma, presso lo scuderie di Palazzo Altieri in via Stefano del Cacco, lo studio sugli scenari geo-strategici del Mar Mediterraneo, realizzato dall'Associazione dei Porti Italiani. L'incontro di presentazione dello studio mira a far emergere una strategia di sistema paese. Sullo sfondo c'è la grande sfida della cosiddetta Belt and Road Initiative, con pesanti conseguenze sull'andamento dei traffici contenitori e sulle infrastrutture.

Sarà presente il Sottosegretario allo Sviluppo Economico Andrea Cioffi, oltre a Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e analisti del settore. Lo studio sarà consegnato ai presenti e successivamente reso disponibile sul sito dell'Associazione.

Informare

Il 19 luglio a Roma Assoportri presenterà uno studio sugli scenari geo-strategici del Mar Mediterraneo

Le conseguenze della Belt and Road Initiative su traffici contenitori e infrastrutture

Il prossimo 19 luglio a Roma, presso lo scuderie di Palazzo Altieri in via Stefano del Cacco, sarà presentato lo studio sugli scenari geo-strategici del Mar Mediterraneo realizzato dall'Associazione dei Porti Italiani (Assoportri). L'incontro di presentazione dello studio mira a far emergere una strategia di sistema paese con, sullo sfondo, la grande sfida della cosiddetta Belt and Road Initiative, con pesanti conseguenze sull'andamento dei traffici contenitori e sulle infrastrutture.

Sarà presente il sottosegretario allo Sviluppo economico, Andrea Cioffi, oltre a presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e analisti del settore.

Programma

- ore 9.30 Registrazione partecipanti
- 10.00 Introduzione a cura di Assoportri
- 10.10 Saluto di indirizzo da parte del
Sottosegretario allo Sviluppo Economico - Andrea Cioffi
- 10.25 Descrizione dello Scenario e Presentazione dello studio "Il Mar Mediterraneo" - Sergio Prete
Illustrazione dello studio a cura di
Oliviero Giannotti e Angelo Giordano
- 11.15 Panel di Commento a cura di Alessandro Panaro e Pino Musolino
- 11.40 Conclusioni da parte del Presidente di Assoportri, Zeno D'Agostino
- 12.00 Chiusura dei Lavori

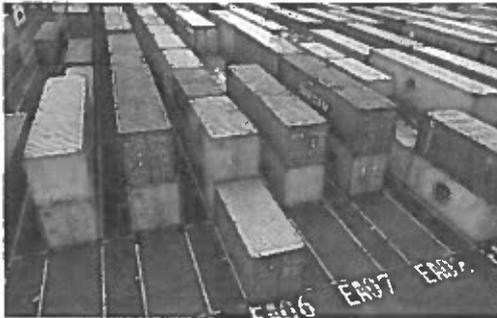
Il 19 luglio prossimo a Roma sarà presentato uno studio sul Mar Mediterraneo Un'occasione di approfondimento e analisi per i porti italiani



Publicato da Redazione
il 5 luglio 2018, ore 23:38



 Ascolta



Roma: Sarà presentato il prossimo 19 luglio a Roma, presso lo scuderie di Palazzo Altieri in via Stefano del Cacco, lo studio sugli scenari geo-strategici del Mar Mediterraneo, realizzato dall'Associazione dei Porti Italiani.

L'incontro di presentazione dello studio mira a far emergere una strategia di sistema paese.

Sullo sfondo c'è la grande sfida della cosiddetta *Belt and Road Initiative*, con pesanti conseguenze sull'andamento dei traffici contenitori e sulle

infrastrutture.

Sarà presente il Sottosegretario allo Sviluppo Economico Andrea Cioffi, oltre a Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e analisti del settore.

Lo studio sarà consegnato ai presenti e successivamente reso disponibile sul sito dell'Associazione.

Informare

Una delegazione di imprenditori tedeschi ha visitato il porto di Trieste

Era composta da una trentina di imprenditori, spedizionieri e operatori provenienti dall'Alta Franconia

Una delegazione di imprenditori tedeschi provenienti dall'Alta Franconia (Oberfranken), uno dei sette distretti del Land della Baviera, ha visitato il porto di Trieste in una due giorni di appuntamenti e incontri istituzionali. La visita è stata promossa dalla Camera di Commercio e dell'Industria dell'Alta Franconia e Bayreuth, città capoluogo del distretto, in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-Tedesca di Monaco di Baviera.

Il gruppo, composto da una trentina di imprenditori, spedizionieri, operatori del settore marittimo e logistico del distretto bavarese ha visitato i terminal principali dello scalo (molo VII, VI e V), il cantiere della Piattaforma Logistica e il terminal della Saipem in Porto Vecchio. Sono seguiti alcuni meeting istituzionali e commerciali presso la Torre del Lloyd con i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, delle associazioni di categoria e delle aziende operanti nello scalo giuliano.

Vari gli approfondimenti richiesti dai componenti della delegazione, soprattutto riguardo al network intermodale dello scalo, allo sviluppo delle nuove aree logistiche e retroportuali, nonché alle potenzialità del porto rispetto al progetto della Nuova Via della Seta (One Belt One Road Initiative).

A capo della delegazione Laura Krainz-Leupoldt, vicepresidente della IHK - Camera di Commercio dell'Alta Franconia e Bayreuth, imprenditrice originaria di Trieste che ha dimostrato forte interesse per la creazione di nuovi legami commerciali tra la Franconia e il porto giuliano. Harald Leupold, vicepresidente della Camera di Commercio di Norimberga, ha sottolineato invece la spiccata vocazione all'export del tessuto imprenditoriale di quest'area della Baviera che fa capo a Norimberga ed utilizza attualmente gli scali del Nord Europa, mentre in futuro potrebbe avere maggiori vantaggi con lo sviluppo di nuovi collegamenti intermodali verso Trieste. Alessandro Marino, segretario generale della Camera di Commercio Italo-Tedesca di Monaco di Baviera, e Sabine Lehmann, direttrice dell'Associazione degli Spedizionieri della Baviera, si sono infine soffermati sul ruolo del porto di Trieste quale snodo strategico per i rapporti commerciali tra il Far East e l'Europa.

Indennizzo orario e prenotazione dell'arrivo del Tir Palazzo San Giorgio prova a ridurre le code in porto

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Indennizzo economico in caso di ritardo dopo la prima ora di attesa, tracciabilità dei tir e prenotazione telematica da parte dei camionisti prima dell'arrivo ai terminal portuali. Sono queste, secondo quanto ricostruito dal *Secolo XIX*, le proposte presentate al settore dell'autotrasporto per risolvere il problema delle code e delle lunghe attese che stanno riguardando i mezzi su gomma che devono accedere al porto di Genova, in particolare al terminal Vte di Pra' da dove potrebbe anche partire una prima fase di sperimentazione.

Il documento è stato messo a punto dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligu-

re Occidentale ed è stato condiviso da Vte, Confindustria e dalle associazioni di spedizionieri e agenti marittimi genovesi (Spediporto e Assagenti). La bozza di accordo di programma è stata al centro ieri di un lungo dibattito tra i rappresentanti delle imprese dell'autotrasporto che questa mattina, a Palazzo San Giorgio, presenteranno le loro controproposte all'Authority ma dovranno soprattutto esprimersi in merito alle concessioni messe sul tavolo da parte dell'ente e degli operatori. Il clima, nonostante questa fase di dialogo che prosegue da giorni, resta incandescente tanto che nessun passo indietro è stato fatto dagli autisti dei tir rispetto allo sciopero di cinque giorni

che toccherà lo scalo genovese dal 12 al 17 luglio e rischia di paralizzare l'intera industria del porto.

Nel documento messo a punto da Palazzo San Giorgio è previsto un indennizzo di 40 euro ogni 60 minuti per tutti i camion che arrivati al terminal dovranno aspettare - dopo la prima ora di attesa - prima di poter caricare oppure scaricare la merce in banchina. Il rimborso - secondo quanto previsto dall'articolo 6 bis legge 286 - dovrebbe essere pagato dal committente ovvero dallo spedizioniere, dall'agente marittimo oppure dalla compagnia di navigazione che a sua volta potrà poi chiedere un rimborso al terminal dove si è registrato il ritardo che ha penalizzato

l'autotrasportatore. Condizione necessaria per ottenere il rimborso sarebbe quella, da parte delle aziende dell'autotrasporto, di prenotare con un anticipo di almeno 24 ore, per via telematica, l'arrivo dei tir ai terminal e rispettare la fascia oraria indicata. Questo passaggio, secondo Palazzo San Giorgio, servirebbe a "spalmare" sull'intera giornata l'accesso dei camion in banchina evitando un eccessivo concentramento di mezzi nelle ore che vanno dalle sette al nove del mattino e nel pomeriggio.

«Come operatori - spiega Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto - sappiamo dei disagi che vive l'intero settore dell'autotrasporto. Ma siamo anche consapevoli che il mondo della logistica portuale sta cambiando e deve aggiornarsi, nessun soggetto escluso, seguendo quelle che sono oggi le esigenze operative dettate dalle nuove navi mega portacontainer». —

Terminal Crociere, intervento tampone

RAVENNA – A seguito dell' Ordinanza del 13 giugno 2018 con la quale la Capitaneria di Porto di Ravenna ha limitato il pescaggio delle navi dirette/provenienti alla banchina del Terminal crociere di Porto Corsini a metri 7,60 per il Molo Crociere Nord e metri 7,90 per il molo Crociere Sud, l'Autorità Portuale ha disposto – in cooperazione con il Terminal Traghetti & Crociere ("T&C"), situato nel bacino di evoluzione in area Trattaroli – l'allestimento di un attracco sostitutivo, organizzando lo spazio per ospitare circa trenta pullman e per garantire un sistema di accoglienza dei croceristi.

L'utilizzo di tale attracco sostitutivo è una decisione della compagnia armatoriale.

L'Autorità Portuale il 18 giugno 2018 ha avviato con procedura d'urgenza un bando selettivo per l'esecuzione dei lavori di ripristino dei fondali per garantire l'accessibilità a Porto Corsini, che è stato indirizzato a dieci imprese specializzate in dragaggi portuali.

La gara si è conclusa con l'individuazione di una impresa esecutrice ed il relativo contratto è stato aggiudicato il 4 luglio. L'inizio dei lavori è previsto per i primi giorni della prossima settimana e dovrà concludersi entro la prima settimana di agosto.

L'intervento studiato dai tecnici dell'Autorità Portuale consiste nello scavo di livellamento del fondale antistante la darsena crociere da realizzare con una draga attrezzata per il carico dei sedimenti, con successivo scarico presso un'area adiacente collocata verso Nord Est a ridosso della diga foranea nord di Porto Corsini non soggetta a limitazione di fondale.

L'intervento prevede il dragaggio di una superficie pari a circa 105.000 metri quadrati, per un escavo complessivo di 25.000 metri cubi che consentirà di tornare alla profondità del fondale di 9,5 metri. "Si tratta, ovviamente, di un intervento tampone, ormai è un problema fisiologico della città: le casse di colmata sono piene, e senza casse non si fanno gli escavi" - spiega il presidente dell'Autorità Daniele Rossi. L'intervento tecnicamente più efficace sarebbe l'escavo dei fondali e la rimozione del materiale in eccesso per circa 250.000 metri cubi, ma questa operazione comporta la necessità della individuazione di una cassa di colmata per il deposito temporaneo dei materiali di escavo. Le attuali casse di colmata presenti in area portuale sono, come noto, indisponibili in quanto già riempite del materiale degli escavi del passato e quindi attualmente non utilizzabili. Il problema potrà risolversi solo con l'avvio dei lavori dell'HUB PORTUALE che renderanno disponibili le aree di Logistica 1 e 2 in zona Porto Fuori e di S3 alle Bassette per svuotare le casse di colmata e poterle quindi mettere a disposizione di nuovi escavi.

Il progetto di HUB PORTUALE è in attesa della registrazione della Delibera CIPE presso la Corte dei Conti che completerà l'iter amministrativo nelle prossime settimane. Al tempo stesso l'Autorità Portuale sta preparando il bando di gara per l'appalto dei lavori che si prevede possa essere pubblicato entro la fine dell'anno. La prima attività di progetto sarà ovviamente lo svuotamento delle casse di colmata.

La stagione crocieristica 2018 prevede l'arrivo al Porto di Ravenna di 47 navi da crociera, di queste 16 navi sono già arrivate, compresa la Silver Whisper di oggi, ed hanno attraccato regolarmente a Porto Corsini nelle scorse settimane.

Delle restanti 31 navi previste sono state oggetto di cancellazione gli scali di Mein Schiff 2 (previsti il 16/06, 14/07, 11/08, 8/09 e 6/10), di Vision of the Seas (previsti il 27/06, 21/07 e l'1/10) e lo scalo di Oceana del 2 luglio scorso.

Al fine di meglio veicolare le informazioni relative al calendario degli accosti delle navi da crociera previsti nei prossimi mesi si sta lavorando con le Associazioni di categoria.

Porti: Carrara, sindaco incontra ad di Dario Perioli

Giromini ha illustrato il piano per portare subito 100 navi

(ANSA) - CARRARA (MASSA CARRARA), 5 LUG - Il piano aziendale della Dario Perioli, lo storico operatore del porto di Spezia, che ha partecipato e vinto la gara per la concessione dell'area destinata all'attività commerciale sulla banchina Taliercio al porto di Marina di Carrara, è portare subito un centinaio di navi all'anno. Lo ha detto l'ad Michele Giromini incontrando il sindaco Francesco De Pasquale e l'assessore alle politiche del mare Andrea Raggi. A Marina approderanno navi di piccole dimensioni, con prevalenza di merci varie e solo qualche contenitore. Perioli, ha ricordato Giromini, ha traffici su tutto il Mediterraneo che arrivano fino al Mar Nero e l'obiettivo della società è quello di crescere. "A Carrara c'era bisogno di cambiamento e se siamo arrivati qui è per incrementare i traffici e contribuire al rilancio dello scalo apuano", ha detto l'ad. Parole che hanno confortato i rappresentanti dell'amministrazione anche e soprattutto per i risvolti occupazionali dell'avvicendamento sulla banchina Taliercio. "Abbiamo trovato una società intraprendente e che ha voglia di fare. Perioli, da bando, si è impegnato a riassorbire 12 lavoratori della Porto Spa ma noi siamo fiduciosi che proprio con l'incremento dei traffici il saldo occupazionale possa essere addirittura positivo per lo scalo apuano", ha commentato l'assessore Raggi. Tra l'amministrazione e l'ad di Perioli, si legge in una nota, c'è stata grande sintonia anche sui progetti non direttamente legati all'attività commerciale all'interno del porto: "Abbiamo trovato la disponibilità della società a collaborare ad iniziative su decoro e miglioramento degli spazi pubblici del litorale in un percorso da costruire tutti insieme" ha concluso l'assessore. (ANSA).

Porti: Livorno: si libera bacino galleggiante, via a gara

Per affidamento del comparto carenaggio

(ANSA) - LIVORNO, 5 LUG - La Capitaneria di porto di Livorno ha autorizzato la demolizione della motonave Urania, il cui relitto occupa dal 2015 il bacino galleggiante 'Mediterraneo' del porto di Livorno, bloccando di fatto anche la gara per l'affidamento dei bacini di carenaggio. Il provvedimento arriva al termine del lungo iter legato a un incidente mortale, avvenuto nel corso dei lavori di manutenzione, con il conseguente sequestro giudiziario e una serie di tavoli tecnici tra armatori, legali e autorità (marittime e di sistema).

L'autorizzazione è il presupposto per le operazioni di demolizione che dovrebbero iniziare nei prossimi 15 giorni, dopo la bonifica della nave. Una volta avvenuta la demolizione potrà quindi ripartire la gara per l'affidamento del comparto dei bacini di carenaggio, bloccata proprio dall'indisponibilità del bacino galleggiante.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, presieduta da Stefano Corsini, attende questo passaggio per mandare le lettere di invito per la presentazione delle offerte.

Il tema delle riparazioni navali, anche in campagna elettorale, era stato tra i più discussi dalle varie forze politiche in quanto costituisce una fonte di nuovo lavoro in una provincia che è attualmente inquadrata come "area di crisi complessa".(ANSA).

Nuova illuminazione al porto di Livorno

LIVORNO – Novità per il porto di Livorno. In questi giorni l'Autorità di Sistema portuale ha infatti concluso la realizzazione dell'impianto di illuminazione portuale presso la sponda del canale di accesso, lato Torre del Marzocco, che dà di fatto avvio alla terza fase del percorso intrapreso dal Comandante del porto, il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, iniziato con l'emissione della nuova regolamentazione per le manovre delle grandi navi dirette agli accosti della Darsena Toscana e proseguito con la revisione delle tariffe del servizio di rimorchio.

Come anticipato dallo stesso ammiraglio in una recente conferenza stampa tenutasi in Capitaneria di porto, l'impianto di illuminazione, già da questa prima fase realizzativa, e la sperimentazione effettuata dai piloti del porto, ha consentito di rivedere i limiti di pescaggio e di orario per le manovre in porto.

Le disposizioni emanate dall'Autorità marittima, quindi, permettono l'ingresso notturno, prima non consentito per alcune classi di navi e, soprattutto, un sostanziale aumento di pescaggio, fino ad 1,25 metri.

A beneficiare del provvedimento saranno in particolare le navi "classe Panamax" (fino a 300 metri di lunghezza per 35 metri di larghezza) che rappresentano quasi il 50% del traffico mercantile destinato ai terminal della Darsena Toscana (dati 2017), con immaginabili riflessi positivi sulla capacità di carico.

La decisione adottata dall'ammiraglio Tarzia rappresenta un ulteriore beneficio per i traffici, nell'ottica del consolidato concetto della cosiddetta "sicurezza produttiva", oramai necessario a coniugare sicurezza, crescita, competitività e capacità di attrazione dello scalo labronico.

La prossima fase che sarà attuata con la messa in opera dell'illuminazione sulla sponda del canale d'accesso, lato Magnale, e sulla calata Tripoli, vedrà la completa revisione dell'ordinanza che regola le manovre delle grandi navi nel porto di Livorno.

Giornale di Puglia

Turismo straniero in Puglia: nel primo trimestre 2018 crescono pernottamenti (+5,8%) e durata media (+12%)

BARI - I turisti stranieri che arrivano in Puglia ci restano sempre di più; secondo i dati sul 'Turismo internazionale' della Banca d'Italia, nel primo trimestre dell'anno i turisti stranieri hanno trascorso 1.244.000 notti nella nostra regione contro 1.176.000 del primo trimestre 2016 facendo registrare una crescita del 5,8%. Allo stesso tempo si è allungata la durata media del soggiorno che ha sfiorato la settimana: per la precisione 6,92 giorni, in crescita del 12% rispetto allo stesso periodo del 2017 (contro il -4% del Sud), terza migliore performance a livello nazionale dopo Molise e Calabria.

Sono questi alcuni dei dati emersi durante l'incontro 'Finanza di progetto, agevolazioni e turismo' promosso dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Bari in partnership con la società di revisione Deloitte, la collaborazione di Pugliapromozione e i patrocini di Regione Puglia, Università mediterranea LUM e Autorità del Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale.

"Esiste un enorme interesse nei confronti della Puglia – ha evidenziato il presidente dell'ODCEC Bari Elbano de Nuccio - da parte di investitori internazionali, grandi brand gestori, finanziatori e imprenditori ma, purtroppo, questa domanda non trova una risposta adeguata, avendo bisogno di un prodotto integrato a livello dimensionale e di servizi. Alla politica proponiamo un rinnovato percorso collaborativo che, nel rispetto del Genius loci pugliese e delle tutele ambientali previste, punti alla creazione di poli integrati di sviluppo turistico, percorso in cui i commercialisti divengano interlocutori qualificati nella consulenza preventiva e progettuale per rendere un piano concretamente fattibile, sostenibile a livello economico e bancabile".

Durante l'incontro, a cui hanno partecipato, tra gli altri, il governatore della Regione Puglia Michele Emiliano, top manager di alcuni istituti di credito e imprenditori del settore, sono state approfondite le opportunità derivanti da investimenti nella ricettività turistica e quelle criticità che penalizzano la competitività del settore: in primis la mancanza di realtà turistiche di dimensioni adeguate, gestite da brand nazionali o internazionali, in grado di accogliere importanti flussi turistici, anche in bassa stagione. E poi, la complessità della burocrazia, troppo pesante sia prima che durante e dopo l'avvio dei progetti; il mercato, è emerso da più interventi, pretende dalla politica e dagli attori del settore logiche di efficienza amministrativa, certezza del diritto e dei tempi.

MANFREDONIA IL TERMINAL DEL GOLFO RIENTRA TRA GLI SCALI PER NAVI DI LUSSO, IL LAVORO DELL'AUTORITÀ PORTUALE DEL BASSO ADRIATICO

Arrivano i crocieristi, era ora

Undici attracchi quest'anno, dodici nel 2019: una grande occasione

● **MANFREDONIA.** Come preannunciato dall'Autorità portuale del basso Adriatico, Manfredonia è rientrata nel circuito delle navi da crociera di lusso.

Dodici e ventitré: sono il numero di attracchi previsti per il 2018 ed il 2019 nel porto di Manfredonia. Un numero consistente legato soprattutto al fatto che il porto sipontino, oltre che per Manfredonia con il castello ed il parco archeologico di Siponto, è destinazione naturale per le due località gemellate in particolare dai crocieristi, San Giovanni Rotondo (santuario di San Pio) e Monte Sant'Angelo (città Unesco) come rilevato alla "Gazzetta" dal presidente dell'Autorità portuale del basso Adriatico, l'attoni Griffl, al momento dell'illustrazione del piano di rilancio del turismo crocieristico nel porto sipontino.

Le complessive trentacinque date per questo "biennio sperimentale" sono state comunicate dall'agenzia Mario De Girolamo nel corso di un incontro presso l'agenzia del Turismo di Manfredonia, con il quale sono state poste le basi per il coordinamento dell'accoglienza dei crocieristi in collaborazione con l'Autorità Portuale.

Al tavolo tecnico hanno preso parte i rappresentanti dell'agenzia De Girolamo, l'amministratore unico dell'Agenzia del Turismo Sa-



Una delle navi attraccate a Manfredonia

verio Mazzone e l'Assessore comunale alle Attività Produttive Dorella Zammarano.

La prima nave la "Panorama II" (che ritornerà il prossimo 21 settembre), è arrivata lo scorso 28 giugno ed rimasta attraccata al Molo di Ponente per circa sette ore. A bordo una cinquantina di stanzinisti che hanno fatto tappa nel Golfo nel corso di un tour dell'Adriatico che tocca le località costiere (italiane e straniere) più

prestigiose.

Dunque, Manfredonia si attesta in una filza di scali portuali che chiude, in una brevissima prospettiva, l'opportunità di importanti ricadute dirette e d'indotto economico ed occupazionale.

Oltre alla "Panorama II" nel 2018 faranno scalo l'Arethusa (27 luglio, 6 agosto, 7 settembre, 17 settembre) e l'Artemis (2 agosto, 12 agosto, 13 settembre, 23 settembre, 25 ottobre, 4 novembre).

Altre case sono due navi da crociera frequentate da americani e sosterranno in media dalle ore 7 alle 21.30 per giornata.

Le due navi hanno già programmato un numero ancor maggiore di attracchi nel periodo aprile-novembre 2019: Artemis (8 aprile, 10 maggio, 20 maggio, 21 giugno, 1 luglio, 1 agosto, 12 agosto, 13 settembre, 23 settembre, 25 ottobre, 4 novembre), Arethusa (12 aprile, 22 aprile, 24 maggio, 3 giugno, 5 luglio, 15 luglio, 16 agosto, 26 agosto, 27 settembre, 7 ottobre, 19 ottobre, 29 ottobre).

Nel corso dell'incontro tecnico durante il quale l'agenzia De Girolamo ha annunciato la chance concreta per Manfredonia di entrare a regime nel circuito internazionale del traffico crocieristico con il possibile arrivo in loco di altri armatori per visionare il porto e la città - oltre ad aver messo a punto il servizio di accoglienza ed informazione per i passeggeri - si è sottolineata la necessità di collaborazione attiva delle attività commerciali affinché siano predisposte ad andare anche oltre i canonici orari di apertura e pausa pranzo per agevolare la lunga permanenza dei graditi ospiti.

Insomma, si tratta di una grande opportunità per sviluppare il turismo ed intercettare quello crocieristico tutto da sviluppare.

Anche Yilport vuole il Polisettoriale di Taranto

Taranto - Un nuovo gruppo si fa avanti per la gestione del molo polisettoriale del porto di Taranto dopo l'ammodernamento a cui è stato sottoposto negli ultimi mesi con una serie di lavori. Lo annuncia l'Autorità di sistema portuale, che sospende il confronto competitivo con gli altri soggetti candidati

Taranto - Un nuovo gruppo si fa avanti per la gestione del molo polisettoriale del porto di Taranto dopo l'ammodernamento a cui è stato sottoposto negli ultimi mesi con una serie di lavori.

Lo annuncia l'Autorità di sistema portuale, presieduta da Sergio Prete, affermando che la nuova società punta ad usare l'intero compendio del molo e a usare anche le attrezzature (gru) esistenti.

L'istanza, annuncia l'Authority, «è stata prodotta dalla YilPort Holding - attualmente 13esimo operatore terminalistico portuale a livello mondiale - costituita ai sensi del diritto turco e controllata al 100% da Yildirim Holding - quest'ultima proprietaria del 24% di Cma Cgm, terzo vettore marittimo del mondo nel settore contenitori -. Scopo della domanda - si evidenzia - è lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merce varia e ro-ro, con volumi progressivi attesi superiori a quelli consentiti dalla capacità massima del molo polisettoriale». La società ha dichiarato che «l'incremento dei volumi sarà supportato tramite significativi investimenti sul piano economico/finanziario, con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale».

In relazione a questa novità importante, l'Authority di Taranto ha deciso «la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle precedenti istanze sino all'esito dell'attività di verifica - da compiersi da parte della Adsp medesima - con riferimento alla domanda di rilascio della concessione presentata dalla YilPort Holding, per la successiva adozione di provvedimenti finalizzati al perseguimento del pubblico interesse». In sostanza, vengono per il momento accantonate le domande prodotte da altre società candidatesi all'utilizzo del molo polisettoriale. Proprio per domani era stata fissata la procedura del dialogo competitivo volto a migliorare le proposte presentate.

-segue

Sul molo polisetoriale ha operato sino a fine 2014 la compagnia Evergreen attraverso la partecipata Taranto container terminal, effettuando essenzialmente attività di transhipment. Taranto container terminal, a seguito del disimpegno di Evergreen da Taranto, è stata messa in liquidazione nel giugno 2015.

Circa 500 addetti del Terminal Container di Taranto sono coperti da diverso tempo dagli ammortizzatori sociali e da alcuni mesi sono stati presi in carico dalla nuova Agenzia per il lavoro portuale istituita col decreto legge Mezzogiorno di fine 2016.

Nuovo operatore Internazionale interessato ad insediarsi nel porto di Taranto



Publicato da [Redazione](#)
il 5 luglio 2018, ore 13:52



 [Ascolta](#)



Taranto 5 luglio 2018 – Sergio Prete Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio comunica, che il giorno 3 luglio c.a. è pervenuta una domanda di concessione, ai sensi del comb. disp. degli artt. 16 e 18 L. 84/94, avente ad oggetto l'occupazione e l'uso totale dell'intero compendio portuale denominato "Molo Polisettoriale" (con eccezione della Calata 5 ed aree retrostanti), nonché l'uso delle attrezzature e/o delle installazioni attualmente ivi presenti.

L'istanza è stata prodotta dalla YilPort Holding A.S. – attualmente tredicesimo operatore terminalistico portuale a livello mondiale – costituita ai sensi del diritto turco e controllata al 100% da Yildirim Holding A.S. – quest'ultima proprietaria del 24% di CMA CGM terzo vettore marittimo del mondo nel settore contenitori –.Scopo della domanda è lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merce varia e ro-ro, con volumi progressivi attesi superiori a quelli consentiti dalla capacità massima del Molo Polisettoriale.

La Società ha dichiarato che "l'incremento dei volumi sarà supportato tramite significativi investimenti sul piano economico/finanziario, con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale".

In relazione a quanto precede, il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Ionio, il 4 luglio 2018, ha deliberato – su Proposta del Presidente dell'AdSP medesima, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94 – la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle precedenti istanze sino all'esito dell'attività di verifica – da compiersi da parte della AdSP medesima – con riferimento alla domanda di rilascio della concessione presentata dalla cennata YilPort Holding A.S., per la successiva adozione di provvedimenti finalizzati al perseguimento del pubblico interesse.

Porto, arrivano i turchi

TARANTO - La manifestazione di interesse di Yilport Holding, di cui il nostro giornale aveva già riferito nell'edizione del 2 luglio, si è trasformata in un atto concreto. Lo scorso 3 luglio infatti è pervenuta all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, una domanda di concessione, per l'occupazione e l'uso totale dell'intero "Molo Polisettoriale" (con eccezione della Calata 5 ed aree retrostanti), nonché l'uso delle attrezzature e/o delle installazioni attualmente presenti sull'area. A seguito di questa importante novità, nella giornata di ieri si è riunito il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale che ha deliberato di sospendere, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94, la procedura di confronto, avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle quattro istanze già presentate per l'utilizzo parziale del Molo Polisettoriale, le cui rispettive aree in parte si sovrapponevano tra loro.

Lo scopo è di valutare la nuova istanza, già completa del piano industriale, giunta dalla Turchia.

Se la documentazione presentata da Yilport Holding dovesse essere ritenuta idonea, la relativa delibera verrà pubblicata, e se non ci saranno opposizioni, l'iter relativo al rilascio della concessione potrà finalmente considerarsi concluso con Yilport che diventerebbe il nuovo ed esclusivo operatore terminalista del Molo Polisettoriale.

Quello di Taranto, se tutto va bene, sarà per turchi di Yilport Holding il primo insediamento in Italia, il che significa che lo scalo jonico diventa hub di riferimento di una serie assolutamente nuova di traffici marittimi. Come già anticipato infatti è intenzione di Yilport dare vita non solo ad un traffico di navi portacontainer ma anche Ro/ro, ed è previsto che i volumi da movimentare vadano ben oltre la capacità dell'ex area TCT.

Lo conferma la stessa Adsp che in un comunicato diffuso in mattinata scrive: «Scopo della domanda è lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merce varia e ro-ro, con volumi progressivi attesi superiori a quelli consentiti dalla capacità massima del Molo Polisettoriale».

È evidente che le ricadute occupazionali saranno importanti e la YILPORT non ne fa un mistero.

La Società ha infatti dichiarato che «l'incremento dei volumi sarà supportato tramite significativi investimenti sul piano economico/finanziario, con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale».

Per gli ex dipendenti di TCT, confluiti nella Società Taranto Port Workers Agency Srl, partecipata unicamente dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, ed il cui scopo è sostenere la collocazione professionale dei lavoratori del porto di Taranto.

YilPort Holding A.S. - è attualmente tredicesimo operatore terminalistico portuale a livello mondiale e punta ad entrare tra i primi dieci entro il 2025. Costituita ai sensi del diritto turco nell'agosto 2011 e controllata al 100% da Yildirim Holding A.S. - quest'ultima è proprietaria del 24% di CMA CGM, terzo vettore marittimo del mondo nel settore container, le cui navi, seppur in misura molto ridotta, hanno

già effettuato operazioni commerciali al Molo Polisettoriale all'epoca in cui era stato dato in concessione ai taiwanesi dell'Evergreen Marine Corporation.

Yilport Holding, possiede 4 terminal portuali in Turchia, 7 in Portogallo, 3 in Svezia, 2 in Spagna, ed 1 in Perù, Norvegia

e a Malta. A questi si è aggiunto nel marzo del 2017 il Terminal di Puerto Bolivar in Ecuador, dove nel corso del primo anno di

attività l'incremento dei container movimentati è stato del 36%.

Antonello Napolitano

Al porto commerciale arrivano gli investitori turchi

Presentata una richiesta di concessione del molo polisettoriale

EMANUELA PERRONE

● I turchi sarebbero interessati al Porto di Taranto. Lo scorso 3 luglio è stata infatti presentata all'Autorità di Sistema Portuale, da parte della YilPort Holding A.S., una richiesta di concessione demaniale-marittima, relativa all'occupazione e l'uso totale dell'intero compendio portuale denominato "Molo Polisettoriale" (con eccezione della Calata 5 ed aree retrostanti), nonché l'uso delle attrezzature e/o delle installazioni attualmente ivi presenti.

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, su proposta del presidente Sergio Prete, ha quindi deliberato «la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle precedenti istanze, sino all'esito dell'attività di verifica della domanda di rilascio della concessione presentata dalla YilPort Holding A.S., per la successiva adozione di provvedimenti finalizzati al perseguimento del pubblico interesse».

La compagnia turca YilPort Holding A.S., è attualmente al tredicesimo posto nella gra-

duatoria dei terminalisti a livello mondiale, ed è controllata al 100 per cento da Yildirim Holding A.S. - quest'ultima proprietaria del 24 per cento di Cma Cgm terzo vettore marittimo del mondo nel settore contenitori. «Scopo della domanda - si legge in una nota a firma del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Sergio Prete - è lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merce varia e servizi ro-ro, con volumi progressivi attesi superiori a quelli consentiti dalla capacità massima del Molo Polisettoriale».

La Società fa inoltre sapere che, «l'incremento dei volumi sarà supportato tramite significativi investimenti sul piano economico-finanziario, con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale».

Dopo l'abbandono di Evergreen, questa potrebbe dunque rappresentare una buona occasione per rilanciare lo scalo ionico. La notizia è stata accolta con grande soddisfazione da Uil e Uiltrasporti di Taranto. «Tale più ampia e articolata proposta, rispetto alle precedenti pervenute, consentirà sicuramente il

ritorno di Taranto al centro delle rotte del Mediterraneo», riferiscono Giancarlo Turi e

Carmelo Sasso, segretari generali, rispettivamente di Uil e Uiltrasporti Taranto.

«Questo sicuramente consentirà il raggiungimento di livelli di traffico tali da poter soddisfare il bacino dei lavoratori ex Tct attualmente in carico alla Tpwa e per i quali si auspica la totale ricollocazione».

Turi e Sasso, esprimono al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ionio Sergio Prete «stima e fiducia profonde per l'operato svolto, anche in tempi critici e complessi, quali quelli vissuti dal Porto di Taranto», conferendogli il «grande merito per serietà correttezza e visione di prospettiva, nel perseguire questo significativo risultato per il Territorio Ionico e per il Pubblico interesse».

Anche ai lavoratori, «che da anni attendevano un segnale positivo, e alle loro famiglie, che dal 2012 vivono il disagio degli ammortizzatori sociali», i segretari rivolgono il loro ringraziamento «per aver creduto nelle idee e nelle proposte di Uil e Uiltrasporto e che, assieme, hanno portato qui, ora».

La Yilport si fa avanti È la società turca che vuole il Terminal

La domanda di concessione per la banchina è firmata dal colosso Yildirim: c'è l'ufficialità dell'autorità portuale

di **Alessio PIGNATELLI**

Adesso è ufficiale. È arrivata la domanda di concessione per l'intera banchina del Molo polisettoriale del porto di Taranto da parte del gruppo turco Yilport Holding A.S., controllato dal big player Yildirim. Le indiscrezioni delle ultime ore riportate su queste pagine sono quindi confermate: l'Autorità portuale ha comunicato l'avvenuta richiesta di concessione e, a questo punto, la sospensione del confronto che sarebbe dovuto avvenire oggi con i quattro consorzi locali che avevano presentato istanza. Come già anticipato, prevale l'interesse pubblico e quindi adesso sarà l'Authority a valutare e decidere se accettare questa nuova e consistente offerta.

"Si comunica che in data 3 luglio 2018 è pervenuta all'Autorità di Sistema Portuale una domanda di concessione avente ad oggetto l'occupazione e l'uso totale dell'intero compendio portuale denominato Molo Polisettoriale nonché l'uso delle attrezzature e/o delle installazioni attualmente ivi presenti". Così recita la nota di Sergio Prete, presidente dell'Authority, che delinea il nuovo quadro per il Molo Polisettoriale dopo anni di attese, lavori e speranze. Chiaramente starà all'ente fare le do-

vute valutazioni ma l'offerta è importante e copre l'intera banchina con l'esclusione della Calata 5 come specificato. Il comunicato conferma anche l'offerta per le gru: come già scritto da *Quotidiano*, il consorzio turco è pronto a rilevare le attrezzature utilizzate un tempo da Evergreen e poi acquisite dall'Authority in seguito alla disfatta di Tct.

L'istanza è stata prodotta dalla YilPort Holding A.S., attualmente tredicesimo operato-

re terminalistico portuale a livello mondiale, costituita ai sensi del diritto turco e controllata al 100% da Yildirim Holding A.S.: quest'ultima proprietaria del 24% di CMA CGM terzo vettore marittimo del mondo nel settore contenitori. "Scopo della domanda è lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merce varia e ro-ro, con volumi progressivi attesi superiori a quelli consentiti dalla capacità massima del Molo Polisettoriale". Banchina totalmente riqualficata dai lavori in due tranche da 600 metri ciascuna grazie ai finanziamenti del Cis. La scorsa estate il collaudo ufficiale per un'infrastruttura nuova e performante.

Insomma, le premesse sono buone. Diversificazione

dei traffici - non solo container ma anche ro-ro (navi-traghetti con modalità di carico del gommato senza l'ausilio di gru: i veicoli sono automezzi e quindi salgono e scendono da soli attraverso una rampa di carico ndc) - e dietro una solida multinazionale con interessi commerciali in tutto il mondo. Yilport Holding ha avviato le attività nel 2004 e nell'agosto 2011 ha consolidato sotto un unico tetto le operazioni di terminal portuali e container. Nel 2014, ha acquisito Gävle Container Terminal in Svezia e asset in Norvegia. Nel 2015 è stato acquisito il portafoglio di Tertir che comprende terminal in Portogallo, Spagna e Perù. Yilport ha ampliato il suo raggio

d'azione in America Latina nel 2016 acquisendo i diritti su Puerto Bolivar in Ecuador.

La società investirà e creerà il più grande terminal della costa del Pacifico dell'America Latina. Yilport Holding si è classificato al quindicesimo posto tra gli operatori internazionali di terminal nella classifica di Drewry nel 2016.

La Società ha dichiarato che "l'incremento dei volumi sarà supportato tramite significativi investimenti sul piano economico/finanziario, con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale". La frase contenuta nel comunicato è significativa soprattutto in relazione a un fattore: circa 500 dipendenti ex Tct attendono un nuovo inizio dopo la trau-

matica fine dell'era Evergreen-Hutchison.

"Il Comitato di gestione ha deliberato, su proposta del presidente dell'AdSP medesima, la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle precedenti istanze sino all'esito dell'attività di verifica - da compiersi da parte dell'AdSP medesima - con riferimento alla domanda presentata dalla YilPort, per la successiva adozione di provvedimenti finalizzati al perseguimento del pubblico interesse". Così si conclude la nota di Sergio Prete, presidente dell'autorità di sistema portuale: in buona sostanza, gli altri quattro consorzi restano in standby e tutto lascia presupporre che si vada verso la concretizzazione della pista turca.

La concessione chiesta da Ylport Sorpresa a Taranto, per gestire il terminal sbarcano i turchi

TARANTO Si allontana lo spezzatino per la gestione del molo polisettoriale del porto di Taranto e prende consistenza la concessione unica. A distanza di tre anni dall'abbandono di Evergreen il terminal container è tornato nell'interesse dei grandi player mondiali e la compagnia turca Ylport Holding A.S. ha presentato all'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio una domanda con la quale chiede di utilizzare l'intera infrastruttura portuale, ad eccezione della calata 5 e delle aree retrostanti, le attrezzature e le installazioni presenti. Si tratta

delle dieci gru lasciate dal Tct, per le quali sono previsti il revamping e l'utilizzazione di nuovi software.

L'arrivo di Ylport Holding, un operatore specializzato nel trasporto via mare di container con una propria flotta, fa passare in secondo piano le richieste arrivate nei mesi scorsi da altri quattro gruppi che chiedevano l'utilizzazione della banchina per segmenti. La procedura di confronto a quattro rimane sospesa perché l'ente dovrà verificare innanzitutto l'istanza della società turca per il rilascio della concessione «per la successi-

va adozione di provvedimenti finalizzati al perseguimento del pubblico interesse». Oggi la società turca è il tredicesimo operatore terminalistico portuale a livello internazionale, è controllata interamente da Yildirim Holding A.S. che detiene, a sua volta, il 24% di Cma Cgm, terzo vettore marittimo mondiale nel settore container.

Il suo piano industriale non è ufficialmente noto. Per grandi linee intende sviluppare i traffici commerciali e la

logistica, con particolare riferimento alla movimentazione container, cioè i soli rimorchi dei tir che viaggiano carichi di merci a bordo della navi ma senza la motrice, per essere rilevati al porto di sbarco. Ylport Holding afferma che i volumi di traffico attesi saranno superiori a quelli consentiti dalla capacità del molo polisettoriale.

Cesare Bechis

Il terminal di Taranto nel mirino dei turchi di Yilport Holding

Il porto di Taranto e il terminal container tornano al centro dell'interesse dei grandi operatori dopo l'abbandono di Evergreen. Con una domanda presentata all'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, si è fatta avanti la compagnia turca Yilport Holding A.S.. Nella graduatoria internazionale dei terminalisti, si colloca al tredicesimo posto per volumi di attività ed è controllata per intero da Yildirim Holding A.S.. Inoltre Yilport Holding A.S. è proprietaria del 24 per cento di Cma Cgm, terzo vettore marittimo mondiale per il traffico container. Cma Cgm ha già utilizzato in passato il porto di Taranto.

Rispetto alle altre proposte di utilizzo del molo polisettoriale - dedicato al terminal container - che puntavano solo ad una parte sia dell'infrastruttura che dell'area retrostante, Yilport Holding A.S. si caratterizza per due novità importanti: è un operatore specializzato e con un profilo affermato e chiede di utilizzare l'intero compendio del molo polisettoriale, eccetto la quinta calata e le aree retrostanti, ma anche le attrezzature già esistenti sulla banchina. Si tratta delle gru di varia tipologia che ha usato Evergreen sin quando è stata operativa e che poi l'Autorità portuale ha acquisito. Yilport Holding A.S. vuole usare il porto per sviluppare traffici commerciali e logistica, movimentazione di container, merce varia e ro-ro. Si tratta dei rimorchi che, carichi di merce, viaggiano a bordo delle navi senza motrice. Quest'ultima li accoglie al porto di sbarco per proseguire poi il tragitto.

Rispetto alla gestione Evergreen, avvenuta attraverso la partecipata Taranto container terminal messa in liquidazione a giugno 2015, Yilport Holding A.S. prende in consegna un'infrastruttura totalmente rinnovata e ammodernata. Grazie a lavori finanziati dal Contratto istituzionale di sviluppo, la banchina è stata avanzata e riqualificata. I lavori hanno

-segue

interessato due tranches, ciascuna da 600 metri. La prima ultimata a luglio 2016, la seconda ad agosto 2017, ma il collaudo degli interi 1200 metri é avvenuto solo la scorsa estate. Taranto, inoltre, è una delle due Zone economiche speciali previste per la Puglia e quella ionica coinvolgerà anche parte della Basilicata.

Andata via Evergreen perchè lamentava grossi ritardi nell'adeguamento del porto, Taranto è rimasta fuori dal giro dei grandi vettori marittimi. Il traffico container si è così azzerato e il porto ha accusato anche il colpo derivante dal rallentamento produttivo dell'Ilva, tra i grandi utilizzatori dell'infrastruttura. Per l'uso del molo polisettoriale si erano fatte avanti realtà di dimensioni più piccole. Una, il consorzio Ulisse, fu tempo fa scartata perchè, dopo una prima fase, si erano defilati i grossi operatori inizialmente coinvolti. Altre quattro proposte sono pervenute in tempi più recenti. Si tratta di Southgate Europa terminal consorzio, South marine gate, Taras terminal e Taranto multipurpose terminal. Dopo un'istruttoria iniziale, per queste società domani doveva esserci, da parte dell'Autorità portuale, l'avvio della procedura di dialogo competitivo volta a migliorare la loro offerta e consentire così alla stessa Autorità di procedere alla selezione finale. Adesso queste quattro domande sono messe in stand by nel senso che la procedura viene sospesa per concentrarsi sull'istruttoria che riguarda il nuovo vettore turco. Nei mesi scorsi Governo e Authority hanno effettuato una promozione ad ampio raggio del porto di Taranto, interessato da una gamma di investimenti infrastrutturali finalizzati a migliorarne la competitività complessiva. L'ultima missione è dei giorni scorsi a Dubai insieme alla Regione Puglia.

Al rilancio del molo polisettoriale è legata anche la rioccupazione del personale di Taranto container terminal. Circa 500 addetti collocati prima in cassa integrazione, poi in mobilità, e adesso in carico alla nuova Agenzia per il lavoro portuale costituita con legge allo scopo di rioccupare in nuove attività il personale disoccupato degli scali di Taranto e Gioia Tauro.

Informare

Piano di rilancio dei porti della Sicilia occidentale

Sarà presentato il 20 luglio a Palermo

Il prossimo 20 luglio a Palermo, presso il Salone Belmonte Centro Congressi del Grand Hotel Villa Igiea, verrà presentato un piano di rilancio dei porti della Sicilia occidentale incentrato sulla risorsa mare e sulla centralità nel mercato delle crociere e del trasporto marittimo dei passeggeri che è stato messo a punto dall'Autorità di Sistema Portuale che gestisce questi scali. Il piano pone gli scali portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle al centro di un'operazione di sviluppo e di marketing internazionale focalizzata sulla realizzazione di nuove strutture ricettive e la riqualificazione di quelle esistenti, su grandi progetti di infrastrutturazione e su nuove business relationships per lo sviluppo dei traffici.

Programma

09.00 REGISTRAZIONE PARTECIPANTI

09.30 Welcome Coffee

10.00 INTRODUZIONE

Leoluca Orlando, Sindaco della Città Metropolitana di Palermo

Salvatore Gravante, Ammiraglio Comandante della Direzione marittima della Sicilia occidentale

Giovanni Pettorino, Ammiraglio Ispettore Capo (CP), Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera

Mauro Coletta, Direttore generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Massimo Sessa, Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Gaetano Armao, Vice Presidente della Regione siciliana

Gianfranco Miccichè, Presidente dell'Assemblea Regionale siciliana

INTERVENTI

10.30 PORTI DELLA SICILIA OCCIDENTALE: INIZIA IL FUTURO

Il piano di rilancio dei porti del network per una rigenerazione sociale, una crescita del territorio e la creazione di economia reale. Un piano di sviluppo per affermare la centralità della Sicilia occidentale sul mercato del turismo crocieristico, Ro-Ro e della grande nautica da diporto.

Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

10.50

Nello Musumeci, Presidente della Regione siciliana

Paolo Savona, Ministro per gli Affari Europei

11.40 SICILIA OCCIDENTALE: LA SFIDA CROCIERE

Beniamino Maltese, Senior Vice President and CFO Costa Crociere S.p.A.

Gianni Onorato, CEO MSC Cruises

-segue

Karina Santini, Director Commercial Development EMEA Royal Caribbean Cruises Ltd.

12.15 LA RISORSA MARE COME CHIAVE DI SVILUPPO

Barbara Amerio, Consigliere e Presidente di Settore grandi imbarcazioni UCINA - Confindustria Nautica

Matteo Catani, CEO GNV Grandi Navi Veloci

Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti

Eugenio Grimaldi, Line Manager Italy and Malta Short Sea Services Grimaldi Group

Mario Mattioli, Presidente Confitarma

Stefano Messina, Presidente AssArmatori

Lamberto Tacoli, Presidente Nautica Italiana

Introduce e modera: Antonio Rossitto, Inviato speciale di Panorama

13.00 CONCLUSIONI

Pasqualino Monti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Edoardo Rixi, Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

13.30 Light Lunch