



## Primo Piano:

- **Missione Assoporti in Qatar**  
(Informazioni Marittime, Ferpress, Messaggero Marittimo, Seareporter.it)
- **Accordo Assoporti-Enel** (Corriere Marittimo, Ansa, Il Secolo XIX)
- **Assoporti studia la strategia per il Mediterraneo**  
(The Medi Telegraph)

## Dai Porti:

### Genova:

- **"...Nuova diga, Genova tratta con Cccc..."**  
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)
- **"...I camalli approvano la loro auto-riforma..."**  
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)
- **"...Più autonomia alla Liguria, più risorse dai porti..."**  
(The Medi Telegraph)

### Livorno:

- **"...Sei mesi in chiaroscuro..."** (La Gazzetta Marittima)
- **"...Vertenza Alp "conciliazione" e forzature..."** (La Gazzetta Marittima)
- **"...Darsena Europa vorrei ma non posso?..."** (La Gazzetta Marittima)
- **"...Cruise impact in Leghorn..."** (La Gazzetta Marittima)

### Ancona:

- **"...Traffici in crescita nei porti dell'AdSP nel primo semestre 2018..."**  
(Ansa, Ferpress, Ansa, Messaggero Marittimo)

### Civitavecchia:

- **"...Caso Cfft, PaP: chiediamo le dimissioni del Presidente Di Majo..."**  
(Civonline)
- **"...Joint Venture tra bellettieri ed Intergroup per il rilancio del porto di Civitavecchia..."** (Il Nautilus)

### Napoli:

- **"...Ripartiti i lavori di dragaggio..."**  
(Seareporter.it, Informazioni Marittime, Ferpress)
- **"...Le "Jolly" della Messina tornano nel porto di Napoli..."**  
(La Gazzetta Marittima)

# INDICE



**Assoporti**

Associazione Porti Italiani

Data

21, 22 e 23 LUGLIO 2018



**ASSOPORTI**

[www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)

**Rassegna stampa**

## **Bari:**

**"...Le sfide della portualità pugliese..."** (Gazzetta del Mezzogiorno)

## **Manfredonia:**

**"...Autorità Portuale traccia il bilancio dell'attività..."**

(Gazzetta del Mezzogiorno)

## **Messina:**

**"...Porti, vietato perdere tempo..."** (Gazzetta del Sud)

**"...La Cgil: si apra subito un tavolo al Ministero..."** (Gazzetta del Sud)

**"...Regione e Governo, attenti a quel che fate..."** (Gazzetta del Sud)

## **Augusta:**

**"...Nuovo sciopero per il contratto..."** (La Sicilia)

## **Palermo:**

**"...Rilancio da 180 milioni..."**

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Ferpress, Milano Finanza, Il Sole 24 Ore, Giornale di Sicilia, Ansa, Gazzetta del Mezzogiorno, Giornaledisicilia.it)

## **Altre notizie di porti italiani ed esteri**

# Informazioni Marittime

---

## Assoporti in visita in Qatar



Una delegazione composta dal segretario generale Francesco Mariani e dal collaboratore dell'associazione Angelo Giordano, sono stati invitati dall'Italian Trade Agency di Doha e dal ministero dei Trasporti del Qatar, avviando quanto previsto dal protocollo di collaborazione sottoscritto tra le parti a Roma il 15 gennaio. Accompagnati dall'ambasciatore italiano a Doha, Pasquale Salzano, e dal direttore di ITA Doha, Giosafat Riganò, la delegazione ha avuto modo di incontrare Mohammed Bin Mansoor Al-Thani, Deven Karnik e Arturo Carta del Qatar Investment Authority, rappresentanti del fondo sovrano.

Sono state illustrate il ruolo e le potenzialità dei porti italiani. I rappresentanti hanno richiesto delle schede di potenziali investimenti infrastrutturali nelle aree portuali italiane da parte del fondo sovrano. La delegazione è stata poi ricevuta dal ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni, Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti, accompagnato da Abulla Al Khanji della Qatar Ports Management Company. Sono stati rinnovati gli impegni assunti nel protocollo e avviato il percorso di attivazione delle attività operative con visita nel porto di Hamad. Successivamente, insieme al direttore Riganò e alla sua struttura, è stato affrontato il tema della digitalizzazione delle procedure portuali. È stato possibile, inoltre, interloquire con il presidente della Qatar Development Bank Abdulaziz N. Al-Khalifa al fine di favorire processi di internazionalizzazione delle imprese qatarine. È seguito l'incontro con il ministro Ahmad Mohammed Al-Sayed delle c.d. Free Zones, che ha mostrato volontà ad approfondire il tema delle Zone Franche, in particolare in riferimento alle ZES e ZLS, oltre alla Zona Franca del porto di Trieste.

La due giorni dell'Associazione ha suscitato molto interesse da parte di tutti gli interlocutori che prevedono di proseguire nella attività, con una missione in Italia prevista in autunno. «Un'ottima occasione per i porti italiani che si presenteranno alle istituzioni del Qatar», ha commentato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino, «dopo che ho visto e letto il resoconto delle numerose attività espletate nei due giorni, ho avuto la conferma dell'utilità della sottoscrizione del protocollo e sono certo che le nostre AdSP potranno trarne benefici per lo sviluppo e gli investimenti nei porti e nelle aree limitrofe».

## Assoporti: visita il Qatar per approfondire e rendere operativa la collaborazione prevista nel protocollo dello scorso 15 gennaio

(FERPRESS) – Roma, 20 LUG – Una delegazione di Assoporti composta dal Segretario Generale Francesco P. Mariani e Angelo Giordano, collaboratore dell'Associazione, sono stati invitati dall'Italian Trade Agency di Doha e dal Ministero dei Trasporti del Qatar, avviando quanto previsto dal Protocollo di collaborazione sottoscritto a Roma lo scorso 15 gennaio, tra l'Associazione e il Ministero stesso.

Accompagnati dall'Ambasciatore SE Pasquale Salzano e dal Direttore di ITA Doha, Giosafat Riganò la delegazione ha avuto modo di incontrare Mohammed Bin Mansoor Al-Thani, Deven Karnik e Arturo Carta del Qatar Investment Authority, rappresentanti del Fondo Sovrano. In questo contesto, è stato illustrato il ruolo e le potenzialità dei porti italiani. I rappresentanti hanno richiesto delle schede di potenziali investimenti infrastrutturali nelle aree portuali italiani da parte del Fondo.

La delegazione è stata poi ricevuta dal Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni, Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti accompagnato da Abulla Al Khanji della Qatar Ports Management Company. Sono stati rinnovati gli impegni assunti nel protocollo e da subito avviato il percorso di attivazione delle attività operative con visita nel porto di Hamad.

Successivamente, insieme al Direttore di ITA Doha Dr. Giosafat Riganò e alla sua struttura, la delegazione ha potuto approfondire diversi aspetti operativi nel porto unitamente agli Amministratori Unici delle società di gestione delle aziende informatiche e di digitalizzazione delle procedure. E' stato possibile, inoltre, interloquire con il Presidente della Qatar Development Bank Abdulaziz N. Al-Khalifa al fine di favorire processi di internazionalizzazione delle imprese qatarine. E' seguito l'incontro con il Ministro Ahmad Mohammed Al-Sayed delle c.d. Free Zones, che ha mostrato volontà ad approfondire il tema delle Zone Franche, in particolare in riferimento alle ZES e ZLS, oltre alla Zona Franca del porto di Trieste.

La due giorni dell'Associazione ha suscitato molto interesse da parte di tutti gli interlocutori che prevedono di proseguire nella attività, con una missione in Italia prevista in autunno.

“Un’ottima occasione per i porti italiani che si presenteranno alle istituzioni del Qatar”, ha commentato il Presidente di Assoporti Zeno D’Agostino, “dopo che ho visto e letto il resoconto delle numerose attività espletate nei due giorni, ho avuto la conferma dell’utilità della sottoscrizione del protocollo e sono certo che le nostre AdSP potranno trarne benefici per lo sviluppo e gli investimenti nei porti e nelle aree limitrofe”.

## Delegazione Assoporti in Qatar

L'incontro ha avviato quanto previsto dal protocollo di collaborazione dello scorso Gennaio

ROMA – Una delegazione di Assoporti è stata invitata in questi giorni dall'Italian trade agency di Doha e dal ministero dei Trasporti del Qatar. A rappresentare l'associazione il segretario generale Francesco P. Mariani e Angelo Giordano, collaboratore di Assoporti. L'incontro ha avviato quanto previsto dal protocollo di collaborazione sottoscritto a Roma lo scorso 15 Gennaio, tra l'associazione e il ministero stesso.

Ad accompagnarli anche l'ambasciatore Pasquale Salzano e il direttore di Ita Doha, Giosafat Riganò che hanno incontrato insieme Mohammed Bin Mansoor Al-Thani, Deven Karnik e Arturo Carta del Qatar investment authority, rappresentanti del Fondo sovrano. In questo contesto, è stato illustrato il ruolo e le potenzialità dei porti italiani e i rappresentanti hanno richiesto poi delle schede di potenziali investimenti infrastrutturali nelle aree portuali italiani da parte del Fondo.

Dopo l'incontro la delegazione è stata ricevuta dal ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni, Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti accompagnato da Abulla Al Khanji della Qatar ports management company. Sono stati rinnovati gli impegni assunti nel protocollo e da subito avviato il percorso di attivazione delle attività operative con visita nel porto di Hamad.

Insieme al direttore Riganò, la delegazione ha potuto poi approfondire diversi aspetti operativi nel porto con gli amministratori unici delle società di gestione delle aziende informatiche e di digitalizzazione delle procedure. È stato possibile, inoltre, dialogare con il presidente della Qatar development bank Abdulaziz N. Al-Khalifa al fine di favorire processi di internazionalizzazione delle imprese qatarine. È seguito l'incontro con il ministro Ahmad Mohammed Al-Sayed delle c.d. Free zones , che ha mostrato volontà ad approfondire il tema delle Zone franche, in particolare in riferimento alle ZES e ZLS, oltre alla Zona franca del porto di Trieste.

La due giorni dell'associazione ha suscitato molto interesse da parte di tutti gli interlocutori che prevedono di proseguire nell'attività, con una missione in Italia prevista in autunno.

"Un'ottima occasione per i porti italiani che si presenteranno alle istituzioni del Qatar -ha commentato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino- dopo che ho visto e letto il resoconto delle numerose attività espletate nei due giorni, ho avuto la conferma dell'utilità della sottoscrizione del protocollo e sono certo che le nostre AdSp potranno trarne benefici per lo sviluppo e gli investimenti nei porti e nelle aree limitrofe".

## Il ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni del Qatar, Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti, ha incontrato il Segretario Generale di Assoporti



**Roma:** Nei giorni scorsi, una delegazione di Assoporti composta dal Segretario Generale Francesco P. Mariani e Angelo Giordano, collaboratore dell'Associazione, sono stati invitati dall'Italian Trade Agency di Doha e dal Ministero dei Trasporti del Qatar, avviando quanto previsto dal Protocollo di collaborazione sottoscritto a Roma lo scorso 15 gennaio, tra l'Associazione e il Ministero stesso.

Accompagnati dall'Ambasciatore SE Pasquale Salzano e dal Direttore di ITA Doha, Giosafat Riganò la delegazione ha avuto modo di incontrare Mohammed Bin Mansoor Al-Thani, Deven Karnik e Arturo Carta del Qatar Investment Authority, rappresentanti del Fondo Sovrano. In questo contesto, è stato illustrato il ruolo e le potenzialità dei porti italiani. I rappresentanti hanno richiesto delle schede di potenziali investimenti infrastrutturali nelle aree portuali italiani da parte del Fondo.

La delegazione è stata poi ricevuta dal Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni, Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti accompagnato da Abulla Al Khanji della Qatar Ports Management Company. Sono stati rinnovati gli impegni assunti nel protocollo e da subito avviato il percorso di attivazione delle attività operative con visita nel porto di Hamad.

Successivamente, insieme al Direttore di ITA Doha Dr. Giosafat Riganò e alla sua struttura, la delegazione ha potuto approfondire diversi aspetti operativi nel porto unitamente agli Amministratore Unici delle società di gestione delle aziende informatiche e di digitalizzazione delle procedure. E' stato possibile, inoltre, interloquire con il Presidente della Qatar Development Bank Abdulaziz N. Al-Khalifa al fine di favorire processi di internazionalizzazione delle imprese qatarine. E' seguito l'incontro con il Ministro Ahmad Mohammed Al-Sayed delle c.d. Free Zones, che ha mostrato volontà ad approfondire il tema delle Zone Franche, in particolare in riferimento alle ZES e ZLS, oltre alla Zona Franca del porto di Trieste.

La due giorni dell'Associazione ha suscitato molto interesse da parte di tutti gli interlocutori che prevedono di proseguire nella attività, con una missione in Italia prevista in autunno.

"Un'ottima occasione per i porti italiani che si presenteranno alle istituzioni del Qatar", ha commentato il Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino, "dopo che ho visto e letto il resoconto delle numerose attività espletate nei due giorni, ho avuto la conferma dell'utilità della sottoscrizione del protocollo e sono certo che le nostre AdSP potranno trarne benefici per lo sviluppo e gli investimenti nei porti e nelle aree limitrofe".

## Accordo Assoporti-Enel: I porti si aprono alle colonnine per la ricarica di auto elettriche

Assoporti e Enel: la mobilità elettrica sbarca in banchina nelle aree gestite dalle Autorità di sistema portuale del Paese

**Roma**, Favorire lo sviluppo della mobilità elettrica attraverso la realizzazione di una infrastruttura di ricarica capillare e moderna che si adatti alle esigenze dei clienti. Con questo obiettivo è stato firmato il **protocollo d'intesa tra Assoporti e Enel X**, la divisione del gruppo elettrico dedicata a prodotti innovativi e soluzioni digitali. **L'accordo prevede l'installazione di circa 300 punti di ricarica presso i porti di rilievo nazionale**. Le colonnine saranno ad uso pubblico e offriranno un servizio di ricarica multi-vendor, permettendo l'utilizzo ai clienti di qualsiasi operatore.

Enel X procederà alla richiesta di concessioni in aree idonee che saranno individuate insieme alle AdSP. Successivamente si occuperà dell'**installazione, l'attivazione e la manutenzione delle colonnine per i veicoli elettrici**. Si tratta di un altro importante passo per la realizzazione del Piano per l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici di Enel che prevede la posa di circa 7mila colonnine entro il 2020 per arrivare a 14mila nel 2022, con un investimento tra i 100 e i 300 milioni di euro. La rete di ricarica sarà composta da colonnine Quick (22 kW) nelle aree urbane e Fast (50 kW) e Ultra Fast (150 kW), per la ricarica veloce, in quelle extraurbane. La rete di ricarica urbana andrà infatti a completare quella extraurbana finanziata dal progetto EVA+ (Electric Vehicles Arteries), co-finanziato dalla Commissione Europea, che prevede l'installazione, in tre anni, di 180 punti di ricarica lungo le tratte extraurbane italiane. Nel 2018 verranno installate oltre 2500 infrastrutture di ricarica distribuite su tutto il territorio nazionale.

*"L'Associazione sta puntando molto sulla sostenibilità in ambito portuale, promuovendo studi e approfondimenti. Questo Protocollo d'Intesa entra nel vivo con azioni mirate nei porti al fine di incentivare l'uso di auto elettriche al loro interno. Sono molto contento della sottoscrizione di questo protocollo, perché farà partire un processo di rinnovamento ambientale"* – ha affermato il presidente di **Assoporti Zeno D'Agostino**, a margine della firma del protocollo. *"La mobilità elettrica si dimostra vincente non soltanto nell'ambito dei grandi centri urbani, ma con questo accordo diventa un importante strumento a disposizione anche di coloro che utilizzano l'auto elettrica per andare in vacanza. Con questo accordo sarà infatti possibile ricaricare il proprio veicolo prima di imbarcarlo per una destinazione turistica o al ritorno per tornare verso casa* – ha dichiarato **Alessio Torelli**, Responsabile Enel X Italia. *"Siamo quindi soddisfatti di questa partnership che ci permette di portare la nostra tecnologia anche sulle banchine dei principali porti d'Italia"*.

## Porti: protocollo Enel X - Assoporti per mobilità elettrica

300 punti di ricarica nei maggiori porti italiani



L'energia elettrica sbarca nei porti italiani per favorire la mobilità "green". E' questo l'obiettivo del Protocollo d'intesa siglato tra Enel X e Assoporti. L'accordo prevede l'installazione di circa 300 punti di ricarica per veicoli elettrici ad uso pubblico nelle aree gestite dalle 15 Autorità di sistema portuale del Paese aderenti ad Assoporti. Enel X si occuperà di richiedere la concessione nelle aree individuate insieme alle Autorità e successivamente dell'installazione, l'attivazione e la manutenzione delle colonnine per i veicoli elettrici. "Assoporti sta puntando molto sulla sostenibilità in ambito portuale, promuovendo studi e approfondimenti. Questo Protocollo d'Intesa entra nel vivo con azioni mirate nei porti al fine di incentivare l'uso di auto elettriche al loro interno, attivando un importante processo di rinnovamento ambientale" ha affermato il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, a margine della firma del protocollo. Per Alessio Torelli, Responsabile Enel X Italia "La mobilità elettrica si dimostra vincente non soltanto nell'ambito dei grandi centri urbani ma anche sulle banchine dei principali porti d'Italia in cui sarà possibile ricaricare il proprio veicolo prima di imbarcarlo per una destinazione turistica o per tornare a casa".

## Il Secolo XIX

---

### Colonnine per mezzi elettrici, pronta la svolta green sui moli

In **porto** saranno installate 20 stazioni di ricarica per veicoli elettrici.

L' Autorità di sistema **portuale** ha infatti annunciato di aver ricevuto il progetto di installazione di colonnine elettriche «parte di un primario operatore **italiano** nel settore dell' energia elettrica» e invita «tutti gli operatori economici interessati a far pervenire eventuali proposte o manifestazioni di in teresse». L' obiettivo di Palazzo San Giorgio è quello di favorire, anche all' interno dell' area **portuale**, l' utilizzo di auto elettriche e ridurre così le emissioni inquinanti visto che sono diverse centinaia i mezzi che quotidianamente si muovono dentro i terminal. Proprio nei giorni scorsi, Enel X e Assoport (l' associazione dei **porti italiani**), hanno firmato un protocollo d' intesa per favorire la mobilità "green" all' interno degli scali.

L' accordo prevede l' installazione di circa 300 punti di ricarica per veicoli elettrici ad uso pubblico nelle aree gestite dalle quindici Autorità di sistema **portuale** del Paese aderenti ad Assoport.

Enel X si occuperà di richiedere la concessione nelle aree individuate insieme alle Autorità e successivamente dell' installazione, dell' attivazione e della manutenzione delle colonnine per i veicoli elettrici. «Assoport sta puntando molto sulla sostenibilità in ambito **portuale**, promuovendo studi e approfondimenti. Questo protocollo d' intesa entra nel vivo con azioni mirate nei **porti** al fine di incentivare l' uso di auto elettriche al loro interno, attivando un importante processo di rinnovamento ambientale», ha detto il presidente di Asso **porti**, Zeno D' Agostino. Per Alessio Torelli, responsabile Enel X Italia, la mobilità elettrica «si dimostra vincente non soltanto nell' ambito dei grandi centri urbani ma an.

## Assoporti studia la strategia per il Mediterraneo / LEGGI IL RAPPORTO

Roma - È stato presentato a Roma, lo studio sugli scenari geo-strategici del Mar Mediterraneo, realizzato dall'associazione dei Porti italiani. Lo studio fa emergere una strategia del sistema Paese tenuto conto della grande sfida della Belt and Road Initiative

**Roma - È stato presentato a Roma**, lo studio sugli scenari geo-strategici del Mar Mediterraneo, realizzato dall'associazione dei Porti italiani. Lo studio fa emergere una strategia del sistema Paese tenuto conto, tra l'altro, della grande sfida della cosiddetta Belt and Road Initiative(Bri) cinese, con pesanti conseguenze sull'andamento dei traffici contenitori e sulle infrastrutture.

### [LEGGI IL RAPPORTO](#)

**Presenti come relatori il sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti**, Edoardo Rixi e il sottosegretario allo Sviluppo Economico, Andrea Cioffi i quali si sono soffermati sull'importanza del ruolo dei porti per l'Italia e nel Mediterraneo.

**Occorrerà conseguentemente rafforzare il ruolo degli scali** e delle Autorità di sistema portuale coordinando le attività in particolare del Mit con quelle di Assoporti. L'illustrazione dello studio è stata fatta a cura degli autori, Oliviero Giannotti e Angelo Giordano, con un'analisi profonda non soltanto dei dati che sono stati incrociati, per arrivare alla proposta di una strategia complessiva per l'Italia all'interno del Mediterraneo.

**Successivi commenti e osservazioni sono state elaborate da Alessandro Panaro** di Srm e Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale. Sono emersi concetti e approfondimenti ritenuti molto importanti per il futuro della portualità come le vie della seta, l'istituzione delle Zone economiche speciali e le Zone logistiche speciali, soltanto per nominarne alcune.

**Le conclusioni sono state affidate al presidente di Assoporti Zeno D'Agostino**, il quale, oltre a soffermarsi sulla centralità del Mediterraneo e l'importanza del sistema Paese in questo contesto, ha voluto ribadire le necessità di integrazione tra tutti gli operatori del settore, il ruolo centrale che i porti italiani devono avere all'interno dei vari contesti dell'Unione europea e ha ricordato alcune delle attività già avviate dall'associazione che vanno esattamente nella direzione dello sviluppo. Soltanto per citarne alcune, i protocolli d'intesa in ambito ferroviario, di sviluppo economico e commerciale, e di formazione.

# Nuova Diga, Genova tratta con Cccc

Genova - Il sostegno all'enorme investimento per la Diga foranea (un miliardo di euro), in cambio della possibilità di entrare nella gestione di alcune attività del porto o intorno al porto: si costruisce su questo schema la trattativa aperta dall'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona

**Genova - Il sostegno all'enorme investimento per la Diga foranea** (un miliardo di euro), in cambio della possibilità di entrare nella gestione di alcune attività del porto o intorno al porto: si costruisce su questo schema la trattativa aperta dal presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, con la China Communications Construction Company, gruppo quotato a Hong Kong tra i principali in Cina nella costruzione e gestione di infrastrutture: è una delle strade che Palazzo San Giorgio sta sondando per dare concretezza e orizzonte al gigantesca opera che sola potrebbe dare vero respiro allo scalo ligure.

«**In questo momento** - spiega Signorini - non si è ancora entrati nel dettaglio delle cifre, e questo perché, pure essendo molto interessato, prima il gruppo chiede di definire con esattezza un chiaro percorso tecnico-amministrativo». I cinesi in effetti ne hanno motivo: si tratta dello stesso gruppo che era entrato in affari con il porto di Venezia per la realizzazione del porto d'altura fuori dalla Laguna veneta, progetto in seguito accantonato con la fine dell'Autorità portuale e l'uscita di scena dell'ex presidente Paolo Costa.

**L'interesse di Cccc**, aggiunge Signorini, non è limitato alle solo banchine portuali - dove il puzzle delle concessioni, comprese le quote di Cosco a Vado Ligure, non sembra lasciare spazio per grandi operazioni - ma a tutto quello che è il sistema Genova-Savona, fatto anche di ferrovie, retroporti e vie di comunicazione.

**Nei rapporti con la Cina**, conclude Signorini, il dialogo «operativo» con Cccc in questo momento pare il più percorribile di quello «istituzionale. Nei mesi scorsi abbiamo anche inviato il progetto della Diga al governo cinese, nell'articolazione della Commissione nazionale per lo Sviluppo e le riforme e nel quadro della European Connectivity Platform. Ma sinora i progetti selezionati riguardano tutte infrastrutture nell'Est Europa, e non credo Pechino cambierà il suo orientamento».

# Il Secolo XIX

---

## Il porto di Genova in trattativa con Cccc per la nuova Diga

Signorini: «L' obiettivo sarebbe un sostegno nella costruzione in cambio della gestione di attività dentro o intorno allo scalo» Alberto Quarati /GENOVA Il sostegno all' enorme investimento per la Diga foranea (un miliardo di euro), in cambio della possibilità di entrare nella gestione di alcune attività del porto o intorno al porto: si costruisce su questo schema la trattativa aperta dal presidente dell' Autorità di sistema portuale di Genova - Savona, Paolo Emilio Signorini, con la China Communications Construction Company, gruppo quotato a Hong Kong tra i principali in Cina nella costruzione e gestione di infrastrutture: è una delle strade che Palazzo San Giorgio sta sondando per dare concretezza e orizzonte al gigantesca opera che sola potrebbe dare vero respiro allo scalo ligure.

«In questo momento -spiega Signorini - non si è ancora entrati nel dettaglio delle cifre, e questo perché, pure essendo molto interessato, prima il gruppo chiede di definire con esattezza un chiaro percorso tecnico - amministrativo». I cinesi in effetti ne hanno motivo: si tratta dello stesso gruppo che era entrato in affari con il porto di Venezia per la realizzazione del porto d' altura fuori dalla Laguna veneta, progetto in seguito accantonato con la fine dell' Autorità portuale e l' uscita di scena dell' ex presidente Paolo Costa.

L' interesse di Cccc, spiega Signorini, non è limitato alle solo banchine portuali- dove il puzzle delle concessioni, comprese le quote di Cosco a Vado Ligure, non sembra lasciare spazio per grandi operazioni ma a tutto quello che è il sistema Genova -Savona, fatto anche di ferrovie, retroporti e vie di comunicazione.

Nei rapporti con la Cina, conclude Signorini, il dialogo «operativo» con Cccc in questo momento pare il più percorribile di quello «istituzionale».

Nei mesi scorsi abbiamo anche inviato il progetto della Diga al governo cinese, nell' articolazione della Commissione nazionale per lo Sviluppo e le riforme e nel quadro della European Connectivity Platform.

Ma sinora i progetti selezionati riguardano tutte infrastrutture nell' Est Europa, e non credo Pechino cambierà il suo orientamento».

## Nuova Diga, Genova tratta con Cccc

Genova - Il sostegno all'enorme investimento per la Diga foranea (un miliardo di euro), in cambio della possibilità di entrare nella gestione di alcune attività del porto o intorno al porto: si costruisce su questo schema la trattativa aperta dal presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, con la China Communications Construction Company, gruppo quotato a Hong Kong tra i principali in Cina nella costruzione e gestione di infrastrutture: è una delle strade che Palazzo San Giorgio sta sondando per dare concretezza e orizzonte al gigantesca opera che sola potrebbe dare vero respiro allo scalo ligure.

«In questo momento - spiega Signorini - non si è ancora entrati nel dettaglio delle cifre, e questo perché, pure essendo molto interessato, prima il gruppo chiede di definire con esattezza un chiaro percorso tecnico-amministrativo». I cinesi in effetti ne hanno motivo: si tratta dello stesso gruppo che era entrato in affari con il porto di Venezia per la realizzazione del porto d'altura fuori dalla Laguna veneta, progetto in seguito accantonato con la fine dell'Autorità portuale e l'uscita di scena dell'ex presidente Paolo Costa.

L'interesse di Cccc, aggiunge Signorini, non è limitato alle solo banchine portuali - dove il puzzle delle concessioni, comprese le quote di Cosco a Vado Ligure, non sembra lasciare spazio per grandi operazioni - ma a tutto quello che è il sistema Genova-Savona, fatto anche di ferrovie, retroporti e vie di comunicazione.

Nei rapporti con la Cina, conclude Signorini, il dialogo «operativo» con Cccc in questo momento pare il più percorribile di quello «istituzionale. Nei mesi scorsi abbiamo anche inviato il progetto della Diga al governo cinese, nell'articolazione della Commissione nazionale per lo Sviluppo e le riforme e nel quadro della European Connectivity Platform. Ma sinora i progetti selezionati riguardano tutte infrastrutture nell'Est Europa, e non credo Pechino cambierà il suo orientamento».

## I camalli approvano la loro auto-riforma

Genova - I soci della Compagnia Unica del porto di Genova hanno approvato in assemblea ordinaria il bilancio del 2017 e in straordinaria le linee del piano di risanamento concordato con l'Autorità di sistema portuale sulla base delle modifiche al comma 15 bis dell'articolo 17 della legge sui porti

**Genova - I soci della Compagnia Unica del porto di Genova hanno approvato** in assemblea ordinaria il bilancio del 2017 e in straordinaria le linee del piano di risanamento concordato con l'Autorità di sistema portuale sulla base delle modifiche al comma 15 bis dell'articolo 17 della legge sui porti, come riformato dalla legge di Stabilità 2018 tramite l'emendamento "Toti-Cassinelli".

**La Culmv ha chiuso il 2017 con un utile di 104 mila euro a fronte di un fatturato di 54 milioni**, generati da 222.500 giornate lavorate tra gennaio e dicembre 2017 da soci ordinari e speciali. Il leggero utile è stato raggiunto a seguito della laboriosa trattativa sul conguaglio tariffario con i terminalisti (1,1 milioni), a cui vanno aggiunti i contributi dell'Autorità di sistema portuale sulla formazione e una quota patrimoniale di 100 mila euro.

**Il piano di risanamento**, le cui linee generali sono state presentate all'assemblea nella Sala chiamata presso la sede di San Benigno, prevede la nomina di un direttore finanziario - che tuttavia non farà parte del consiglio di amministrazione né avrà quote societarie della Culmv, e secondo indiscrezioni potrebbe essere uno dei due commercialisti che hanno seguito la Compagnia negli ultimi mesi - ma avrà funzione di raccordo tra Culmv e Adsp. Seconda novità è lo strumento finanziario partecipativo da 10,7 milioni di euro che sarà sottoscritto dall'Adsp e servirà ad assorbire gli effetti delle controversie giudiziarie che la Compagnia ha ancora in essere. Approvata la parte legata all'efficientamento della Compagnia, che prevede un maggiore impegno dei soci ordinari e l'informatizzazione del sistema della chiamata. Ottenuta così l'approvazione dei soci, il piano dovrà passare dal Comitato di gestione dell'Adsp la prossima settimana.

**All'assemblea**, durata due ore e mezza alla presenza di un notaio, erano presenti 496 soci su 930. Il bilancio è stato approvato con un voto contrario e due astenuti, il piano di risanamento con due voti contrari e sette astenuti. Prossimo appuntamento per la Compagnia è nei giorni 18-20 settembre, quando si voterà per l'elezione, o ri-elezione dell'attuale console (Antonio Benvenuti), dei vice-consoli e del consiglio di amministrazione.

**Sugli eventuali distacchi su Savona**, il presidente dell'Adsp, Paolo Emilio Signorini assicura che sono solo «una delle strade che si potrebbero percorrere per il rilancio della Compagnia, e solo se a Savona dovesse mancare in concreto personale».

### Direttore finanziario e chiamata digitale: i camalli approvano la loro auto -riforma

Alberto Quarati /GENOVA I soci della Compagnia Unica del porto di Genova hanno approvato in assemblea ordinaria il bilancio del 2017 e in straordinaria le linee del piano di risanamento concordato con l' Autorità di sistema portuale sulla base delle modifiche al comma 15 bis dell' articolo 17 della legge sui porti, come riformato dalla legge di Stabilità 2018 tramite l' emendamento "Toli-Cassinelli".

La Culmv ha chiuso il 2017 con un utile di 104 mila euro a fronte di un fatturato di 54 milioni, generati da 222.500 giornate lavorate tra gennaio e dicembre 2017 da soci ordinari e speciali. Il leggero utile è stato raggiunto a seguito della laboriosa trattativa sul conguaglio tariffario con i terminalisti (1,1 milioni), a cui vanno aggiunti i contributi dell' Autorità di sistema portuale sulla formazione e una quota patrimoniale di 100 mila euro.

Il piano di risanamento, le cui linee generali sono state presentate all' assemblea nella Sala chiamata presso la sede di San Benigno, prevede la nomina di un direttore finanziario - che tuttavia non farà parte del consiglio di amministrazione né avrà quote societarie della Culmv, e secondo indiscrezioni potrebbe essere uno dei due commercialisti che hanno seguito la Compagnia negli ultimi mesi - ma avrà funzione di raccordo tra Culmv e Adsp. Seconda novità è lo strumento finanziario partecipativo da 10,7 milioni di euro che sarà sottoscritto dall' Adsp e servirà ad assorbire gli effetti delle controversie giudiziarie che la Compagnia ha ancora in essere. Approvata la parte legata all' efficientamento della Compagnia, che prevede un maggiore impegno dei soci ordinari e l' informatizzazione del sistema della chiamata. Ottenuta così l' approvazione dei soci, il piano dovrà passare dal Comitato di gestione dell' Adsp la prossima settimana.

All' assemblea , durata due ore e mezza alla presenza di un notaio, erano presenti 496 soci su 930. Il bilancio è stato approvato con un voto contrario e due astenuti, il piano di risanamento con due voti contrari e sette astenuti. Prossimo appuntamento per la Compagnia è nei giorni 18-20 settembre, quando si voterà per l' elezione, o ri-elezione dell' attuale console, Antonio Benvenuti.

Sugli eventuali distacchi su Savona, il presidente dell' Adsp, Paolo Emilio Signorini assicura che sono solo «una delle strade che si potrebbero percorrere per il rilancio della Compagnia, e solo se a Savona dovesse mancare in concreto personale».

# Più autonomia alla Liguria, più risorse dai porti / L'ANALISI

Genova - Fra le tante parti ancora inattuate, la nostra Costituzione nasconde una previsione sull'autonomia differenziata: si tratta della possibilità di alcune Regioni di ottenere più competenze e più risorse rispetto a quelle ordinarie

**Genova - Fra le tante parti ancora inattuate**, la nostra Costituzione nasconde una previsione sull'autonomia differenziata: si tratta della possibilità di alcune Regioni di ottenere più competenze e più risorse rispetto a quelle ordinarie. **La norma in questione**, di cui sentiremo molto parlare nei prossimi mesi, è l'art. 116, c. 3, Cost., introdotto con la riforma del 2001.

**Non tutte le Regioni possono ottenere il premio della maggiore autonomia**, ma solo quelle che dimostrino di saper gestire le competenze aggiuntive, assumendosene la responsabilità. **Si tratta dunque di un regionalismo maturo**, che mira a valorizzare le specificità e le qualità delle diverse aree territoriali, rendendole più responsabili. È un modello diffuso anche all'estero, dalle Comunità autonome spagnole al Canada e al Belgio.

**Sin dagli anni immediatamente successivi alla riforma**, alcune Regioni si sono mosse per ottenere maggiore autonomia, a prescindere dal colore politico: la prima è stata la Toscana, nel 2003, seguita da Lombardia, Veneto e Piemonte. **Tutte le iniziative però sono naufragate nella fase dei negoziati con il governo**, e per quasi 10 anni, il tema è tornato sotto traccia. Negli ultimi mesi, però, si è riaccesa l'attenzione sull'autonomia, ed alcune Regioni hanno ripreso il percorso tracciato dall'art. 116, c. 3, Cost.

## - segue

---

**Anche la Liguria ha iniziato una trattativa con il governo.** Come si è detto, maggiori competenze implicano maggiori responsabilità, perché la Regione assume su di sé compiti e obblighi in precedenza statali. La Costituzione, però, prevede anche che le ulteriori competenze debbano essere accompagnate da nuove risorse finanziarie e che, pertanto, non ci possa essere un trasferimento di funzioni a costo zero. Per la Liguria questo aspetto potrebbe essere particolarmente importante, soprattutto con riferimento alla materia portuale, considerando che oggi lo Stato incamera pressoché integralmente il gettito prodotto dal sistema dei porti liguri, che ammonta a circa otto miliardi di euro all'anno. Un aumento delle competenze regionali potrebbe produrre un significativo aumento dei trasferimenti statali, consentendo alla Liguria di ottenere nuova linfa vitale.

**A differenza del passato,** questa volta i negoziati con il Governo sembrano avviati in modo promettente. Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna hanno raggiunto un'intesa preliminare negli ultimi mesi di vita dello scorso Governo. La Liguria, insieme ad altre Regioni, dovrà trovare l'accordo con il Governo attuale, che dovrebbe essere particolarmente sensibile alle ragioni dell'autonomia territoriale. Le premesse, dunque, sono ottime. Quanto ai tempi, sono condizionati dalla procedura articolata prevista dalla Costituzione. Sul fronte regionale, infatti, serve il coinvolgimento degli enti locali, con la richiesta di un parere al Consiglio delle autonomie locali. Sul fronte statale, invece, è necessario che l'intesa tra Regione e Governo sia approvata con una legge rinforzata, cioè approvata a maggioranza assoluta dei componenti delle due Camere.

**Se la proposta regionale è formulata in modo corretto sotto il profilo tecnico,** e se è supportata da una forte volontà politica, l'approvazione finale può vedere la luce nell'arco di qualche mese, probabilmente meno di un anno. Con ciò si aprirebbe per la Liguria una nuova stagione di regionalismo maturo, che porrebbe nuove sfide e grandi opportunità di crescita e di sviluppo per il nostro territorio.

## Sei mesi in chiaroscuro

LIVORNO – Bilancio in chiaro/scuro nei primi sei mesi di traffici per il porto labronico. I dati forniti dell'Avvisatore marittimo, l'importante servizio della torre direzionale in avamposto confermano luci ed ombre che sarà bene valutare anche alla luce delle recenti importanti ordinanze che dovrebbero rilanciare alcuni importanti settori.

Vediamo i consuntivi tra gennaio e luglio: il totale delle navi arrivate in porto è di 3.742 unità, con un aumento modesto (+1,11%) rispetto al primo semestre del 2017. Percentualmente parlando l'incremento maggiore l'ha registrato il comparto crociere (+21,55%) con 288.884 turisti arrivati su 138 navi (+8,66%). Seguono le navi ro/ro, dove è in corso una importante sfida tra vari armatori: arrivate 946 navi (+ 16,79%). Negativi invece i consuntivi sul movimento dei contenitori (-7,43%) per un totale di 436 navi, in genere però di maggior tonnellaggio e maggiore portata. I traghetti passeggeri sono aumentati, complessivamente 1.268 navi (+2,42%) mentre si registra una brusca caduta del movimento delle auto nuove, uno dei traffici storicamente forti del nostro porto: solo 203 navi nel semestre (-20,08%). Anche le gasiere sono state meno (-8,33%) mentre si registra un lieve aumento delle chimichiere (+4,60%).

Nel settore delle merci varie e di massa i segni sembrano tutti in negativo: la cellulosa, altro traffico importante, ha registrato l'arrivo di 66 navi contro 72 (-8,33%); il grano ha registrato una nave in meno (-6,67%) e il cemento ha avuto un calo del 75%, quasi pari il calo dell'impiantistica, traffico peraltro ancora marginale, (-61,11%) e condizionato probabilmente dalle perturbazioni in corso in Medio Oriente. Nel settore delle motocisterne si è registrato un leggero incremento del bunker (+1,69%) ma nessun arrivo di olio combustibile denso, che in genere serve alla raffineria ENI per le sue confezioni.

## - segue

---

Fin qui, registriamo i dati dell'Avvisatore, che non hanno la pretesa di essere ufficiali, ma sono certamente precisi in quanto registrati a ogni ingresso di nave e sulla base dei documenti forniti dal bordo. Poche considerazioni, in attesa del report – probabilmente prossimo – della fonte ufficiale, l'Autorità di palazzo Rosciano. L'incremento delle crociere, che è certamente positivo, va però valutato sulla base di un 2017 che era stato particolarmente difficile. Tutto da valutare, come si legge nell'altro nostro servizio relativo alla presentazione del report regionale sul porto di Livorno "porta turistica" della Toscana, il programma relativo alla privatizzazione della Porto 2000.

# Vertenza Alp “conciliazione” e forzature

*LIVORNO – La vicenda Alp, a seguito del “pronunciamento” di alcuni iscritti, al successivo licenziamento e infine all’intervento dell’AdSP, registra oggi una nuova presa di posizione dell’AD di Alp dottor Luca Becce. Ecco la sua nota.*

Leggo che da parte di Unicobas viene presentata la notizia della riassunzione di tre dei 5 dipendenti licenziati da Alp come il risultato della lotta sfociata nello sciopero del 6 luglio ultimo scorso.

Alp si era astenuta dal rendere pubblica la notizia della firma della conciliazione da parte dei tre dipendenti, avvenuta lo scorso venerdì 13 luglio, per non voler sottolineare esattamente l’opposto di quanto ora viene rappresentato dal sindacato Unicobas, l’evidenza del fallimento della loro iniziativa.

Infatti la riassunzione dei tre dipendenti è avvenuta esattamente nei termini che Alp aveva offerto nel tentativo di conciliazione avvenuto in sede di AdSP il giorno 4 luglio e il testo che i tre dipendenti hanno sottoscritto è stato esattamente lo stesso sottoscritto il giorno 5 luglio dai primi due dipendenti, assistiti da altra sigla sindacale non aderente allo sciopero Unicobas.

Quindi lo sciopero del 6 non ha sortito effetto alcuno sulla disponibilità che l’azienda aveva già manifestato e che consisteva nella possibilità di un nuovo contratto di assunzione, a condizione della accettazione del licenziamento con il pieno riconoscimento della gravità del comportamento tenuto dai dipendenti.

Dispiace, peraltro senza sorprendere, che le cose vengano rappresentate da Unicobas in modo tanto distorto, per tentare di nascondere il fallimento di una iniziativa ingiustificata, lo sciopero del 6 luglio, perché basata su ricostruzioni dei fatti non veritiere, come riconosciuto dai 5 dipendenti con la sottoscrizione del testo della conciliazione. Ci vediamo costretti a questo intervento, che avremmo evitato, per amore della verità: l’evidenza dei fatti è più forte della demagogia e della propaganda.

# Darsena Europa vorrei ma non posso?

*ROMA – Difficile illudersi che in poche settimane un ministro possa dare le linee programmatiche di sviluppo della riforma dei porti lasciata a metà dal precedente governo tutto nuovo. Diciamocelo: impossibile. Però qualche considerazione ci sembra lecita. Proviamoci.*

*Viene da chiedersi, per cominciare, perché a ogni stormir di fronda si rimetta in gioco il progetto Darsena Europa. Il governatore Rossi ha espresso la sua preoccupazione, che ovviamente facciamo nostra. Da parte sua il sindaco Nogarin, che del ministro si è detto più volte amico, ha però ribadito che la versione "light" va bene, anche se il Comune vuole – e dovrà – metter bocca sul waterfront. Un chiarimento? Speriamo che l'ormai imminente agosto non ci lasci con il dubbio. Corsini ha ribadito due giorni fa in fortezza vecchia che sta per partire la gara per i sondaggi geo-chimici propedeutici al progetto. Dunque si va avanti: almeno, si spera. Nel frattempo da Lorenzini è arrivata un'altra maxi Msc con oltre 1800 Teu. Non siamo più ai margini.*

*Altro tema: l'interporto Vespucci di Guasticce. Come abbiamo scritto di recente, appena sarà completato l'iter della privatizzazione della Porto 2000 – firma del contratto, eventuali ricorsi entro 30 giorni e solita stramaledetta lentezza delle normative – saranno disponibili i circa 10 milioni che l'AdSP dovrebbe utilizzare per l'aumento di capitale nel Vespucci. Solo che è nato lo sbarramento – portato in comitato di gestione – dal Comune tramite Batini – secondo il quale l'interporto è una specie di Ircocervo, non si sa bene se ente di diritto pubblico o privato, e comunque società immobiliare, quindi fuori portata per legge dall'AdSP. Corsini sostiene che il Comune non ha letto il nuovo statuto, approvato proprio per superare queste possibili osservazioni. Nell'attesa, stiamo a girarci i pollici e a fare gli scongiuri?*

## “Cruise impact in Leghorn”

LIVORNO – Il titolo: Welcome to Livorno, port for Tuscany. Ovvio naturalmente: ma con un significato più significativo visto che viene non dalle istituzioni livornesi ma dalla Regione Toscana e dall'Irpet, ovvero dall'istituto regionale di programmazione economica, sia pure con il supporto della Camera di Commercio dell'AdSP e della Porto 2000. Così più ancora delle presentazioni, affidate ai presidenti Stefano Corsini, Luciano Guerrieri e Riccardo Breda – il sindaco Nogarin s'è fatto sostituire dall'assessore al turismo – ed alla successiva tavola rotonda (hanno partecipato Massimo Provinciali, Pierluigi Giuntoli, Michel Nestour, Leonardo Massa, Gina Giani, Silvia Burzagli e Massimo Bendinelli) fanno riflettere i risultati della ricerca dell'Irpet sull'impatto economico delle crociere nel territorio.

Due premesse ci sembrano doverose: Stefano Corsini, presidente dell'AdSP, ha ricordato che le crociere ormai vanno considerate nel “sistema”, cioè anche su Elba e Piombino; e che l'impegno dell'istituzione dei porti ha senso se e in quanto supportata dalle città, che sono il naturale teatro dell'arrivo dei crocieristi. La seconda premessa: Luciano Guerrieri ha sottolineato il forte aumento delle crociere per questi primi sei mesi e gli incrementi ancora maggiori previsti per il 2019, quando – si spera – sarà completato anche l'iter di privatizzazione della Porto 2000.

Ma sono i dati dell'Irpet (riferimento 2016 peccato, un pò datato...) con le relative considerazioni, a dare senso compiuto al “Survey on the cruise impact in Leghorn”. In quell'anno l'attività crocieristica ha prodotto 52,2 milioni di euro di spesa in loco, che hanno attivato 26,7 milioni di valore aggiunto e 31,6 milioni di PIL in Toscana, oltre a 470 posti di lavoro-equivalenti full time. All'interno dell'economia livornese ricade il 49% della spesa, cioè 25,7 milioni di euro che determinano circa 8.8 milioni di valore aggiunto e 142 unità di lavoro-equivalenti full time.

## - segue

---

Tutto bene? Buoni risultati ma secondo Irpet nettamente migliorabili: in particolare con una "cabina di regia" tra istituzioni e portatori di interessi (associazioni, categorie, offerte turistiche e ricettive). Vanno valorizzati i "tesori" della città: dai Fossi alle Fortezze, dal mercato centrale ai musei, dal rapporto con l'aeroporto Galilei alla cultura. La "Livorno Card", già istituita per gli equipaggi, va integrata e diffusa: bisogna in particolare – dice l'Irpet – investire sul capitale umano, creando anche la figura attualmente mancante del destination manager. Vanno infine trovati nuovi canali di finanziamento dell'offerta, essendo insufficienti le risorse pubbliche. E in particolare, come ripete da tempo Corsini, "occorre fare squadra", superando rendite di posizione di personaggi improvvisati, compartimenti stagni tra istituzioni, inveterate abitudini di un territorio che non ha ancora una profonda cultura del turismo. Come faceva dire il Manzoni a don Ferrante, Adelante, Pedro!

## TRAFFICI IN CRESCITA NEI PORTI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA NEL PRIMO SEMESTRE 2018



ANCONA – Crescono i traffici dei passeggeri e delle merci nei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel primo semestre 2018. Il porto di Ancona registra una crescita del +13,1% dei passeggeri tra traghetti e crociere e un aumento del +3,3% del movimento dei tir e dei trailer sui traghetti. Nel porto di Pesaro, nel primo semestre cresce il traffico dei crocieristi e dei passeggeri diretti sulle isole croate. Lo scalo di Ortona si caratterizza, invece, per un aumento del +50,4% del traffico dei mezzi nuovi del settore automotive nel mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2017.

**Porto di Ancona: crociere e autostrade del mare in crescita, in aumento le merci liquide** Il porto di Ancona si conferma snodo marittimo in crescita per i traffici passeggeri e merci sui traghetti diretti verso l'Europa balcanica. I passeggeri, tra traghetti e crociere, sono cresciuti del +13,1% fra il primo semestre 2017 e quello del 2018 passando da 304.149 a 343.888 secondo l'elaborazione dell'Ufficio statistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

Nel solo di mese di giugno si registra un importante risultato con il superamento della quota passeggeri sopra 100.000: nel porto dorico sono transitate 106.219 persone fra traffico traghetti e crociere, con un aumento del +14,7% rispetto a giugno 2017, quando i passeggeri totali furono 90.167. Del totale, 90.886 sono stati i passeggeri dei traghetti, con una crescita del +13% su giugno 2017: 63.485 diretti in Grecia (+12% su giugno 2017), 21.348 hanno scelto la Croazia come destinazione (+10%) e 6.053 l'Albania (+54%). I crocieristi, invece, sono stati 15.133 a giugno 2018 (+15,1% su giugno 2017) di cui 11.605 in transito e 3.528 persone che hanno scelto, come base di partenza per il loro viaggio in mare, il capoluogo marchigiano dove le toccate complessive di quest'anno delle navi da crociera sono salite a 38 rispetto alle 29 del 2017. A giugno sono state sei le toccate di cui quattro volte Msc Sinfonia oltre alla Seven Seas Voyager e alla Marella Celebration.

### Il traffico delle merci

Il traffico totale delle merci nel porto dorico cresce del +3,3% nel primo semestre 2018 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con una movimentazione complessiva di 4,4 milioni di tonnellate contro i 4,22 milioni di tonnellate del periodo gennaio-giugno 2017. Positivo l'incremento delle merci liquide a Falconara Marittima, +10,5%, pari a 2,5 milioni di tonnellate contro i 2,2 milioni di tonnellate del primo semestre 2017. Unico traffico in flessione quello delle merci alla rinfusa, -50,9%, collegato soprattutto alla scarsa movimentazione dei cereali e dei minerali grezzi. Più che positivo, con una crescita del +6,6% fra i due semestri 2017 e 2018, il movimento delle merci nei tir, passato da 1.130.907 a 1.205.382 tonnellate. Un segnale di costante crescita che conferma il trend degli ultimi due anni e che rafforza il ruolo di Ancona come terminal delle autostrade del mare di rilevanza europea verso l'area balcanica. Il movimento dei tir e dei trailer sui traghetti è cresciuto del +3,3% fra giugno 2017 e lo stesso mese del 2018 passando da 72.642 a 75.042. In particolare, la linea per l'Albania continua a mostrare forte dinamismo mentre rimangono stabili, nello stesso periodo, i dati della Croazia e della Grecia che manifestano, però, un incremento del movimento dei tir e trailer a giugno, con +20% per il Paese croato e +7% per quello greco. A giugno riprende vigore il traffico merci in containers, +17,3%, con una movimentazione di 115.732 tonnellate rispetto alle 98.634 del giugno 2017. Nel semestre il traffico dei containers è in linea con quello del primo semestre 2017. La movimentazione a giugno è stata di 15.021 teu.

Il porto di Pesaro, crescono i passeggeri.

## - segue

---

Cresce il traffico dei passeggeri nel porto di Pesaro. Nel primo semestre 2018, l'incremento è stato del +17,2% fra i crocieristi e i passeggeri diretti sulle isole croate di Lussino, Pag e Rab. In totale, si tratta di 1.467 passeggeri in questa prima parte della stagione 2018 rispetto ai 1.252 dello stesso periodo dello scorso anno. La crescita del traffico passeggeri di giugno, mese in cui è partito il collegamento con le isole croate, tocca il +17% rispetto allo scorso anno. Il servizio, che viene svolto con tre viaggi alla settimana, lunedì, giovedì, sabato nel mese di luglio e tutti i giorni in quello di agosto, è destinato a crescere perché si integra, senza sovrapporsi, con le altre linee e destinazioni dei porti dell'Autorità di sistema. Sono state 9, su un totale di 19 della stagione, le toccate delle navi da crociera Artemis e Arethusa della compagnia di navigazione Grand Circle Cruise Line. Nel 2017 le toccate furono 10. Le due navi hanno una capacità di 50 passeggeri ognuna. L'itinerario comprende Venezia, Ravenna, Pesaro, Ortona, Termoli, Monopoli, Otranto e Roccella Ionica. Da aprile a giugno, i crocieristi sono stati 400.

**Il porto di Ortona, +50% traffico automotive**

Cresce del +50,4% il traffico dei mezzi dell'automotive nel porto di Ortona nel mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2017. Sono stati 1.161 gli automezzi nuovi imbarcati ad Ortona lo scorso mese rispetto ai 772 del giugno 2017, da inizio anno sono stati più di 4 mila. Un dato che conferma la vocazione di autostrada del mare del porto abruzzese a servizio della produzione industriale del territorio. Nello scalo di Ortona è in aumento anche il traffico delle merci, solide e liquide, che crescono del +2,8% nel primo semestre 2018, con 498.653 tonnellate rispetto alle 485.028 del periodo gennaio-giugno 2017. Stabile l'andamento delle merci liquide, che si attesta sulle 200 mila tonnellate nel primo semestre dell'anno, mentre le merci alla rinfusa hanno già superato, nel semestre, le 300 mila tonnellate (+4,4% sul 2017). In particolare, il traffico dei cereali raggiunge circa 128 mila tonnellate, che rappresentano il 43% del totale delle rinfuse solide. Il traffico delle crociere ad Ortona, sulle navi Arethusa e Arthemis della compagnia Grand Circle Cruise Line, ha visto 400 persone in transito, da aprile a giugno, con nove delle 19 toccate della stagione.

Il presidente Giampieri, comincia ad andare a regime la strategia di sviluppo di tutto il sistema "E' evidente che comincia ad andare a regime la strategia di sviluppo di tutto il sistema con l'obiettivo di valorizzare ed esaltare le caratteristiche di ogni singolo porto – dichiara il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri – evitando la sovrapposizione di rotte e destinazioni, creando le premesse perché sempre più gli operatori di ciascuno scalo possano concretizzare le opportunità che derivano dalle caratteristiche e dalle esigenze di ciascun territorio e favorendo le premesse per nuova occupazione. C'è ancora molto da lavorare ma siamo sulla strada buona".

## Traffici in crescita nei porti dell'AdSP Mare Adriatico centrale nel primo semestre 2018

(FERPRESS) – Ancona, 20 LUG – Crescono i traffici dei passeggeri e delle merci nei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel primo semestre 2018. Il porto di Ancona registra una crescita del +13,1% dei passeggeri tra traghetti e crociere e un aumento del +3,3% del movimento dei tir e dei trailer sui traghetti. Nel porto di Pesaro, nel primo semestre cresce il traffico dei crocieristi e dei passeggeri diretti sulle isole croate. Lo scalo di Ortona si caratterizza, invece, per un aumento del +50,4% del traffico dei mezzi nuovi del settore automotive nel mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2017.

**Il porto di Ancona si conferma snodo marittimo in crescita per i traffici passeggeri e merci sui traghetti diretti verso l'Europa balcanica. I passeggeri, tra traghetti e crociere, sono cresciuti del +13,1% fra il primo semestre 2017 e quello del 2018 passando da 304.149 a 343.888 secondo l'elaborazione dell'Ufficio statistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.**

Nel solo di mese di giugno si registra un importante risultato con il superamento della quota passeggeri sopra 100.000: nel porto dorico sono transitate 106.219 persone fra traffico traghetti e crociere, con un aumento del +14,7% rispetto a giugno 2017, quando i passeggeri totali furono 90.167.

Del totale, 90.886 sono stati i passeggeri dei traghetti, con una crescita del +13% su giugno 2017: 63.485 diretti in Grecia (+12% su giugno 2017), 21.348 hanno scelto la Croazia come destinazione (+10%) e 6.053 l'Albania (+54%).

I crocieristi, invece, sono stati 15.133 a giugno 2018 (+15,1% su giugno 2017) di cui 11.605 in transito e 3.528 persone che hanno scelto, come base di partenza per il loro viaggio in mare, il capoluogo marchigiano dove le toccate complessive di quest'anno delle navi da crociera sono salite a 38 rispetto alle 29 del 2017. A giugno sono state sei le toccate di cui quattro volte Msc Sinfonia oltre alla Seven Seas Voyager e alla Marella Celebration.

Il traffico totale delle merci nel porto dorico cresce del +3,3% nel primo semestre 2018 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con una movimentazione complessiva di 4,4 milioni di tonnellate contro i 4,22 milioni di tonnellate del periodo gennaio-giugno 2017. Positivo l'incremento delle merci liquide a Falconara Marittima, +10,5%, pari a 2,5 milioni di tonnellate contro i 2,2 milioni di tonnellate del primo semestre 2017. Unico traffico in flessione quello delle merci alla rinfusa, -50,9%, collegato soprattutto alla scarsa movimentazione dei cereali e dei minerali grezzi.

Più che positivo, con una crescita del +6,6% fra i due semestri 2017 e 2018, il movimento delle merci nei tir, passato da 1.130.907 a 1.205.382 tonnellate. Un segnale di costante crescita che conferma il trend degli ultimi due anni e che rafforza il ruolo di Ancona come terminal delle autostrade del mare di rilevanza europea verso l'area balcanica. Il movimento dei tir e dei trailer sui traghetti è cresciuto del +3,3% fra giugno 2017 e lo stesso mese del 2018 passando da 72.642 a 75.042.

In particolare, la linea per l'Albania continua a mostrare forte dinamismo mentre rimangono stabili, nello stesso periodo, i dati della Croazia e della Grecia che manifestano, però, un incremento del movimento dei tir e trailer a giugno, con +20% per il Paese croato e +7% per quello greco.

A giugno riprende vigore il traffico merci in containers, +17,3%, con una movimentazione di 115.732 tonnellate rispetto alle 98.634 del giugno 2017. Nel semestre il traffico dei containers è in linea con quello del primo semestre 2017. La movimentazione a giugno è stata di 15.021 teu.

Cresce il traffico dei passeggeri nel porto di Pesaro. Nel primo semestre 2018, l'incremento è stato del +17,2% fra i crocieristi e i passeggeri diretti sulle isole croate di Lussino, Pag e Rab. In totale, si tratta di 1.467 passeggeri in questa prima parte della stagione 2018 rispetto ai 1.252 dello stesso periodo dello scorso anno.

## - segue

---

La crescita del traffico passeggeri di giugno, mese in cui è partito il collegamento con le isole croate, tocca il +17% rispetto allo scorso anno. Il servizio, che viene svolto con tre viaggi alla settimana, lunedì, giovedì, sabato nel mese di luglio e tutti i giorni in quello di agosto, è destinato a crescere perché si integra, senza sovrapporsi, con le altre linee e destinazione dei porti dell'Autorità di sistema.

Sono state 9, su un totale di 19 della stagione, le toccate delle navi da crociera Artemis e Arethusa della compagnia di navigazione Grand Circle Cruise Line. Nel 2017 le toccate furono 10. Le due navi hanno una capacità di 50 passeggeri ognuna. L'itinerario comprende Venezia, Ravenna, Pesaro, Ortona, Termoli, Monopoli, Otranto e Roccella Ionica. Da aprile a giugno, i crocieristi sono stati 400.

Cresce del +50,4% il traffico dei mezzi dell'automotive nel porto di Ortona nel mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2017. Sono stati 1.161 gli automezzi nuovi imbarcati ad Ortona lo scorso mese rispetto ai 772 del giugno 2017, da inizio anno sono stati più di 4 mila. Un dato che conferma la vocazione di autostrada del mare del porto abruzzese a servizio della produzione industriale del territorio.

Nello scalo di Ortona è in aumento anche il traffico delle merci, solide e liquide, che crescono del +2,8% nel primo semestre 2018, con 498.653 tonnellate rispetto alle 485.028 del periodo gennaio-giugno 2017. Stabile l'andamento delle merci liquide, che si attesta sulle 200 mila tonnellate nel primo semestre dell'anno, mentre le merci alla rinfusa hanno già superato, nel semestre, le 300 mila tonnellate (+4,4% sul 2017). In particolare, il traffico dei cereali raggiunge circa 128 mila tonnellate, che rappresentano il 43% del totale delle rinfuse solide.

Il traffico delle crociere ad Ortona, sulle navi Arethusa e Arthemis della compagnia Grand Circle Cruise Line, ha visto 400 persone in transito, da aprile a giugno, con nove delle 19 toccate della stagione.

"E' evidente che comincia ad andare a regime la strategia di sviluppo di tutto il sistema con l'obiettivo di valorizzare ed esaltare le caratteristiche di ogni singolo porto – dichiara il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri – evitando la sovrapposizione di rotte e destinazioni, creando le premesse perché sempre più gli operatori di ciascuno scalo possano concretizzare le opportunità che derivano dalle caratteristiche e dalle esigenze di ciascun territorio e favorendo le premesse per nuova occupazione. C'è ancora molto da lavorare ma siamo sulla strada buona".

## Porti: traffici in crescita in scali Adsp Adriatico centrale

In primi 6 mesi 2018 a Ancona +13,1% passeggeri, +3,3% tir

(ANSA) - ANCONA, 21 LUG - Crescono i traffici dei passeggeri e delle merci nei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel primo semestre 2018. Il porto di Ancona registra una crescita del +13,1% dei passeggeri tra traghetti e crociere e un aumento del +3,3% del movimento dei tir e dei trailer sui traghetti. Nel porto di Pesaro, nel primo semestre cresce il traffico dei crocieristi e dei passeggeri diretti sulle isole croate. Lo scalo di Ortona si caratterizza, invece, per un aumento del +50,4% del traffico dei mezzi nuovi del settore automotive nel mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2017.

Il porto di Ancona si conferma snodo marittimo in crescita per i traffici passeggeri e merci sui traghetti diretti verso l'Europa balcanica. I passeggeri, tra traghetti e crociere, sono cresciuti del +13,1% fra il primo semestre 2017 e quello del 2018 passando da 304.149 a 343.888 secondo l'elaborazione dell'Ufficio statistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nel solo mese di giugno si supera la quota passeggeri sopra 100 mila crociere, con un aumento del +14,7% rispetto a giugno 2017, quando i passeggeri totali furono 90.167. Del totale, 90.886 sono stati i passeggeri dei traghetti, con una crescita del +13% su giugno 2017: 63.485 diretti in Grecia (+12% su giugno 2017), 21.348 hanno scelto la Croazia come destinazione (+10%) e 6.053 l'Albania (+54%). I crocieristi, invece, sono stati 15.133 a giugno 2018 (+15,1% su giugno 2017) di cui 11.605 in transito e 3.528 persone che hanno scelto, come base di partenza per il loro viaggio in mare, il capoluogo marchigiano dove le toccate complessive di quest'anno delle navi da crociera sono salite a 38 rispetto alle 29 del 2017. A giugno sono state sei le toccate di cui quattro volte Msc Sinfonia oltre alla Seven Seas Voyager e alla Marella Celebration. Il traffico totale delle merci nel porto dorico cresce del +3,3% nel primo semestre 2018 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con una movimentazione complessiva di 4,4 milioni di tonnellate contro i 4,22 milioni di tonnellate del periodo gennaio-giugno 2017. Positivo l'incremento delle merci liquide a Falconara Marittima, +10,5%, pari a 2,5 milioni di tonnellate contro i 2,2 milioni di tonnellate del primo semestre 2017. Unico traffico in flessione quello delle merci alla rinfusa, -50,9%, collegato soprattutto alla scarsa movimentazione dei cereali e dei minerali grezzi. Più che positivo, con una crescita del +6,6% fra i due semestri 2017 e 2018, il movimento delle merci nei tir, passato da 1.130.907 a 1.205.382 tonnellate. Un segnale di costante crescita che conferma il trend degli ultimi due anni e che rafforza il ruolo di Ancona come terminal delle autostrade del mare di rilevanza europea verso l'area balcanica. Il movimento dei tir e dei trailer sui traghetti è cresciuto del +3,3% fra giugno 2017 e lo stesso mese del 2018 passando da 72.642 a 75.042. In particolare, la linea per l'Albania continua a mostrare forte dinamismo mentre rimangono stabili, nello stesso periodo, i dati della Croazia e della Grecia che manifestano, però, un incremento del movimento dei tir e trailer a giugno, con +20% per il Paese croato e +7% per quello greco. A giugno riprende vigore il traffico merci in containers, +17,3%, con una movimentazione di 115.732 tonnellate rispetto alle 98.634 del giugno 2017. Nel semestre il traffico dei containers è in linea con quello del primo semestre 2017. La movimentazione a giugno è stata di 15.021 teu.

## Traffici in crescita nei porti AdSp Adriatico centrale

Giampieri: valorizziamo le caratteristiche di ogni scalo

ANCONA – Crescono i traffici dei passeggeri e delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale nel primo semestre di quest'anno. Il porto di Ancona registra una crescita del 13,1% dei passeggeri tra traghetti e crociere e un aumento del 3,3% del movimento dei Tir e dei trailer sui traghetti. Nel porto di Pesaro, nel primo semestre cresce il traffico dei crocieristi e dei passeggeri diretti sulle isole croate. Lo scalo di Ortona si caratterizza, invece, per un aumento del 50,4% del traffico dei mezzi nuovi del settore automotive nel mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2017.

### Ancona: crociere e autostrade del mare in crescita, in aumento le merci liquide

Il porto di Ancona si conferma snodo marittimo in crescita per i traffici passeggeri e merci sui traghetti diretti verso l'Europa balcanica. I passeggeri, tra traghetti e crociere, sono cresciuti del 13,1% fra il primo semestre 2017 e quello del 2018 passando da 304.149 a 343.888 secondo l'elaborazione dell'Ufficio statistico dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale.

Nel solo di mese di giugno si registra un importante risultato con il superamento della quota passeggeri sopra 100.000: nel porto dorico sono transitate 106.219 persone fra traffico traghetti e crociere, con un aumento del 14,7% rispetto a Giugno 2017, quando i passeggeri totali furono 90.167.

Del totale, 90.886 sono stati i passeggeri dei traghetti, con una crescita del 13% su Giugno 2017: 63.485 diretti in Grecia (+12% su Giugno 2017), 21.348 hanno scelto la Croazia come destinazione (+ 10%) e 6.053 l'Albania (+ 54%).

I crocieristi, invece, sono stati 15.133 a Giugno 2018 (+ 15,1% su Giugno 2017) di cui 11.605 in transito e 3.528 persone che hanno scelto, come base di partenza per il loro viaggio in mare, il capoluogo marchigiano dove le toccate complessive di quest'anno delle navi da crociera sono salite a 38 rispetto alle 29 del 2017. A Giugno sono state sei le toccate di cui quattro volte Msc Sinfonia oltre alla Seven Seas Voyager e alla Marella Celebration.

### Il traffico delle merci

Il traffico totale delle merci nel porto dorico cresce del 3,3% nel primo semestre 2018 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con una movimentazione complessiva di 4,4 milioni di tonnellate contro i 4,22 milioni di tonnellate del periodo Gennaio – Giugno 2017. Positivo l'incremento delle merci liquide a Falconara Marittima, + 10,5%, pari a 2,5 milioni di tonnellate contro i 2,2 milioni di tonnellate del primo semestre 2017. Unico traffico in flessione quello delle merci alla rinfusa, - 50,9%, collegato soprattutto alla scarsa movimentazione dei cereali e dei minerali grezzi.

Più che positivo, con una crescita del 6,6% fra i due semestri 2017 e 2018, il movimento delle merci nei Tir, passato da 1.130.907 a 1.205.382 tonnellate. Un segnale di costante crescita che conferma il trend degli ultimi due anni e che rafforza il ruolo di Ancona come terminal delle autostrade del mare di rilevanza europea verso l'area balcanica. Il movimento dei tir e dei trailer sui traghetti è cresciuto del 3,3% fra Giugno 2017 e lo stesso mese del 2018 passando da 72.642 a 75.042.

In particolare, la linea per l'Albania continua a mostrare forte dinamismo mentre rimangono stabili, nello stesso periodo, i dati della Croazia e della Grecia che manifestano, però, un incremento del movimento dei Tir e trailer a Giugno, con + 20% per il Paese croato e + 7% per quello greco.

A Giugno riprende vigore il traffico merci in containers, + 17,3%, con una movimentazione di 115.732 tonnellate rispetto alle 98.634 del giugno 2017. Nel semestre il traffico dei containers è in linea con quello del primo semestre 2017. La movimentazione a Giugno è stata di 15.021 teu.

### Nel porto di Pesaro crescono i passeggeri

Cresce il traffico dei passeggeri nel porto di Pesaro. Nel primo semestre 2018, l'incremento è stato del 17,2% fra i crocieristi e i passeggeri diretti sulle isole croate di Lussino, Pag e Rab. In totale, si tratta di 1.467 passeggeri in questa prima parte della stagione 2018 rispetto ai 1.252 dello stesso periodo dello scorso anno.

La crescita del traffico passeggeri di Giugno, mese in cui è partito il collegamento con le isole croate, tocca il + 17% rispetto allo scorso anno. Il servizio, che viene svolto con tre viaggi alla settimana, lunedì, giovedì, sabato nel mese di Luglio e tutti i giorni in quello di Agosto, è destinato a crescere perché si integra, senza sovrapporsi, con le altre linee e destinazioni dei porti dell'Autorità di Sistema.

Sono state 9, su un totale di 19 della stagione, le toccate delle navi da crociera Artemis e Arethusa della compagnia di navigazione Grand Circle Cruise Line. Nel 2017 le toccate furono 10. Le due navi hanno una capacità di 50 passeggeri ognuna. L'itinerario comprende Venezia, Ravenna, Pesaro, Ortona, Termoli, Monopoli, Otranto e Roccella Ionica. Da aprile a giugno, i crocieristi sono stati 400.

## - segue

---

### **Porto di Ortona: + 50% traffico automotive**

Cresce del +50,4% il traffico dei mezzi dell'automotive nel porto di Ortona nel mese di Giugno rispetto allo stesso mese del 2017. Sono stati 1.161 gli automezzi nuovi imbarcati ad Ortona lo scorso mese rispetto ai 772 del Giugno 2017, da inizio anno sono stati più di 4 mila. Un dato che conferma la vocazione di autostrada del mare del porto abruzzese a servizio della produzione industriale del territorio.

Nello scalo di Ortona è in aumento anche il traffico delle merci, solide e liquide, che crescono del 2,8% nel primo semestre 2018, con 498.653 tonnellate rispetto alle 485.028 del periodo Gennaio – Giugno 2017. Stabile l'andamento delle merci liquide, che si attesta sulle 200 mila tonnellate nel primo semestre dell'anno, mentre le merci alla rinfusa hanno già superato, nel semestre, le 300 mila tonnellate (+ 4,4% sul 2017). In particolare, il traffico dei cereali raggiunge circa 128 mila tonnellate, che rappresentano il 43% del totale delle rinfuse solide. Il traffico delle crociere ad Ortona, sulle navi Arethusa e Arthemis della compagnia Grand Circle Cruise Line, ha visto 400 persone in transito, da aprile a giugno, con nove delle 19 toccate della stagione.

Soddisfatto dei risultati raggiunti, il presidente **Rodoifo Giampieri**: "È evidente che comincia ad andare a regime la strategia di sviluppo di tutto il sistema con l'obiettivo di valorizzare ed esaltare le caratteristiche di ogni singolo porto – ha dichiarato – evitando la sovrapposizione di rotte e destinazioni, creando le premesse perché sempre più gli operatori di ciascuno scalo possano concretizzare le opportunità che derivano dalle caratteristiche e dalle esigenze di ciascun territorio e favorendo le premesse per nuova occupazione. C'è ancora molto da lavorare ma siamo sulla strada buona".

# Caso Cfft, PaP: "Chiediamo le dimissioni del presidente Di Majo"

*Duro intervento di Potere al Popolo – Civitavecchia che si scaglia contro l'operato dei vertici di Molo Vespucci*

CIVITAVECCHIA - "Civitavecchia non può più permettersi di subire i danni provocati dall'incapacità dei vertici di Molo Vespucci. Chiediamo le dimissioni del presidente Di Majo e dei suoi collaboratori". Duro intervento di Potere al Popolo – Civitavecchia in merito al caso Cfft, dopo l'ordinanza dell'Adsp del Mar Tirreno settentrionale che, in applicazione del vecchio piano regolatore portuale, vieta lo scarico dei container direttamente al terminal agroalimentare e indica il passaggio obbligatorio per la banchina 25.

"La decisione dell'Autorità di Sistema Portuale di affidare lo scarico dei container di banane ad Rct ha provocato le dure reazioni di lavoratori, aziende ed armatori. Con una sola mossa – incalzano da PaP - il presidente Di Majo è riuscito a scontentare tutti. Potere al Popolo si mette a disposizione dei lavoratori coinvolti per il rispetto dei loro diritti. Per noi gli operai impegnati presso Cfft, Gtc, Compagnia portuale ed Rct hanno pari dignità ed auspichiamo un dialogo tra tutti i lavoratori per la difesa della continuità occupazionale".

Ma per la sezione locale di Potere al Popolo "sono gravissime le responsabilità di chi avrebbe dovuto gestire tutto questo. Civitavecchia è una città di porto – sottolineano dal partito locale - e l'insostenibile situazione economica ed occupazionale in cui versa è il sintomo di una gestione malata del nostro scalo. Il porto è un bene pubblico ed appartiene ai suoi cittadini, chi lo guida dovrebbe difenderlo da affaristi e speculatori, strappando quote di profitto provenienti dai traffici e redistribuire tali ricchezze ai civitavecchiesi. Invece – tuonano da PaP - il presidente Di Majo ed il suo entourage sono risultati gravemente assenti su tutte le recenti vertenze occupazionali ed interessati solo ad ingraziarsi i poteri forti che agiscono nel nostro scalo. A chi giova questo caos? Qual è il fine di chi ha messo tutti contro tutti? – si domandano - Sicuramente a giovare saranno altri porti che intercetteranno i traffici persi da Civitavecchia e gli armatori che avranno ancora più forza per ricattare le imprese e spremere ulteriormente i lavoratori".

Un allarme lanciato anche da forze sindacali e imprese nei giorni scorsi. Per Potere al Popolo la soluzione è semplice: "Abbiamo immediatamente bisogno di una guida valida per Molo Vespucci – concludono duri - in modo tale che i nostri lavoratori e la nostra città possano finalmente uscire dal pantano in cui si trovano".

## JOINT VENTURE TRA BELLETTIERI ED INTERGROUP PER IL RILANCIO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

CIVITAVECCHIA – Interterminal, impresa portuale di intergroup (noto player logistico-portuale laziale, fondato da Nicola Di Sarno nel 1986, attivo in tutta Italia e con branch a Londra), ha costituito insieme alla storica agenzia marittima ed impresa portuale Ant. Bellettieri & C. che dal 1883 opera nel porto di Civitavecchia il consorzio TMC “Terminal Multipurpose Civitavecchia”, con lo scopo di completare l’infrastrutturazione e sviluppare traffici sulla Banchina n.26 dello scalo romano.

TMC, di cui sono rispettivamente Presidente Riccardo Sciolti e Vicepresidente Massimo Soppelsa, ha già presentato all’AdSP del Mare Tirreno Centrosettentrionale istanza per la concessione ex-art.18 L.84/94 al fine di gestire un compendio banchine di circa 500ml con 15 metri di pescaggio, e di aree per circa 50.000mq, compresa l’area in corso di completamento ed originariamente destinata ad ospitare la delocalizzazione del precedente Terminal Granaglie (mai realizzata). Attività quest’ultima che TMC per colmare la perdita del traffico ed il gap industriale creatosi sul porto, intende riprendere e rilanciare, avendo previsto investimenti per parecchie decine di milioni di euro volti alla realizzazione di magazzini e silos di stoccaggio per rinfuse e merci solide, assistiti da impianti tecnologicamente avanzati di movimentazione a circuito chiuso, lavorazioni, packaging e caricaione, il tutto coerente con la destinazione che il Piano Regolatore già dal 2004 aveva previsto per l’area in oggetto.

TMC ha inoltre previsto ingenti investimenti in infrastrutture ed attrezzature di banchina, necessarie a realizzare un vero e proprio Terminal Multipurpose di nuova generazione in grado di competere a livello di rese e performance con i maggiori porti europei, dotando il porto di Civitavecchia di quell’anello portuale-logistico-intermodale mancante in grado di garantire in via continuativa servizi integrati ed evoluti al servizio dello sviluppo dello scalo laziale. Il terminal occuperà a regime, oltre al personale già impiegato dai due consorziati nelle rispettive attività storiche, decine di nuovi addetti fra personale diretto e ricorso all’art.17, anche per mansioni specialistiche.

Riccardo Sciolti, Direttore Generale di intergroup, ha dichiarato: “Sono convinto che un terminal multipurpose finalmente collocato esattamente laddove l’Autorità ne aveva previsto da anni la realizzazione costituisca uno strumento importante per lo sviluppo dei traffici ad alto valore aggiunto ed occupazionale del Porto di Civitavecchia.” Massimo Soppelsa, Presidente di Ant. Bellettieri & C., ci ha detto “Questa iniziativa è il logico sbocco di un’attività che ha visto la Bellettieri, fortemente legata alla tradizione di questo scalo, da 130 anni impegnata nei servizi di agenzia, spedizioniere e impresa in tutti o quasi tutti i settori di attività presenti sullo scalo dal 1883, simbolo indelebile di tradizione ed innovazione.”

Enrico Luciani, Presidente della Compagnia Portuale, recentemente rinnovato a capo dei 500 portuali dello scalo romano, ha osservato “si tratta di una significativa inversione di tendenza, dopo un lungo periodo buio di stasi, disagi, chiusure e perdita di giornate di lavoro; il rilancio parte simbolicamente dagli stessi operatori che progettano, innovano ed investono in proprio senza assistenzialismo decine di milioni di euro, rappresentando inoltre una sana logistica locale, in sintonia con chi vuole la parte “terminalista” separata dalle proprietà armatoriali. Questo crea inoltre uno spartiacque tra chi crede e combatte per il nostro porto e chi erroneamente pensa di poter sopravvivere nel terzo millennio su rendite di posizione”.

intergroup con questa iniziativa conferma il proprio piano di sviluppo e consolidamento della propria rete logistico-portuale nazionale, estesa recentemente anche ai porti della Sardegna attraverso l’acquisizione dei marchi Global Renewables rafforzando così la propria leadership nel settore delle biomasse legnose; mentre come TMT (Taranto Multipurpose Terminal) in partnership con un affermato operatore locale, è in lizza – come vari altri operatori – per l’assegnazione di un’area comprendente piazzali e banchine nell’ambito del Molo Polisettoriale di Taranto. Qui però la partita è diventata più intricata: con la discesa in campo dei turchi della Yilport Holding, la questione sarà certamente destinata a finire sul tavolo del Ministro.

## Porto di Napoli, Ripartiti i lavori di dragaggio



**I lavori prevedono l'escavo dei fondali ed il riempimento della cassa di colmata.**

**Napoli, 20 luglio 2018** – E' ripartito il cantiere per l'escavo dei fondali del porto di Napoli. Il verbale di ripresa dei lavori è stato consegnato al raggruppamento di imprese cui spetta il compito di eseguire l'opera (importo 25 milioni di euro).

L'Arpac ha validato il piano di monitoraggio integrativo sulla qualità dell'acqua, richiesto all'AdSP del Mar Tirreno Centrale.

La verifica è consistita in un maggior numero di giornate di prelievo ed in un maggior numero di stazioni di campionamento delle acque. Il monitoraggio, è servito per avere una maggiore conoscenza sulla qualità dell'acqua.

I lavori, nuovamente operativi, prevedono il dragaggio di **1.300.000 m<sup>3</sup>** di materiali presenti nei fondali dello scalo, indispensabile per l'attracco di navi con maggiore pescaggio, sino a 16 m. di profondità. Sono in funzione nelle acque del porto draghe e pontoni con escavatori. Si tratta di apparecchiature, note anche come "benne ecologiche", che prelevano dal fondale la sabbia senza farla disperdere. Una volta prelevato il materiale, il pontone si trasferisce alla Darsena di Levante, per depositare la sabbia all'interno della cassa di colmata.

"Il dragaggio – precisa il **Presidente Pietro Spirito** – ha una duplice funzione: da un lato liberare i fondali dalla sabbia che impedisce l'ingresso di navi di nuova generazione e, contestualmente, dall'altro riempire la cassa di colmata che, una volta ultimata, sarà la piattaforma su cui saranno operativi gli impianti del nuovo Terminal container di Levante.

L'opera renderà il porto di Napoli in grado di movimentare oltre 800 mila contenitori in teu (oggi ne movimentata circa 500 mila).

Si tratta di un'opera strategica per la competitività del porto.

Assieme all'allungamento della diga foranea, per cui è stata bandita la gara di progettazione, si pongono le condizioni per un adeguamento strutturale del porto di Napoli, indispensabile per la competitività di tutti i segmenti di mercato che oggi vengono operati."

# Informazioni Marittime

---

## Ripartono i dragaggi al porto di Napoli



È ripartito il cantiere per l'escavo dei fondali del porto di Napoli. Il verbale di ripresa dei lavori è stato consegnato al raggruppamento di imprese che si occupano dell'opera da 25 milioni di euro. L'Arpac, che aveva rallentato i lavori **di diversi mesi**, ha validato il piano di monitoraggio integrativo sulla qualità dell'acqua, richiesto all'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale. La verifica è consistita in un maggior numero di giornate di prelievo e stazioni di campionamento. Si prevede il dragaggio complessivo di 1,3 milioni di metri cubi di sedimenti, utili per approfondire i fondali, permettendo l'attracco con pescaggio fino a 16 metri, e tombare uno specchi d'acqua a Levante, in previsione della realizzazione di un nuovo terminal container. Sono in funzione draghe e pontoni con escavatori. Si tratta di apparecchiature, note anche come "benne ecologiche", che prelevano dal fondale la sabbia senza farla disperdere. Una volta prelevato il materiale, il pontone si trasferisce alla darsena di Levante per depositare la sabbia all'interno della cassa di colmata.

*approfondimento* - **Darsena di Levante e dragaggi**

«Il dragaggio - precisa il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito - ha una duplice funzione: da un lato liberare i fondali dalla sabbia che impedisce l'ingresso di navi di nuova generazione e, contestualmente, dall'altro riempire la cassa di colmata che, una volta ultimata, sarà la piattaforma su cui saranno operativi gli impianti del nuovo terminal container di Levante. L'opera renderà il porto di Napoli in grado di movimentare oltre 800 mila contenitori in teu, oggi ne movimentata circa 500 mila. Si tratta di un'opera strategica per la competitività del porto. Assieme all'allungamento della diga foranea, per cui è stata bandita la gara di progettazione, si pongono le condizioni per un adeguamento strutturale del porto di Napoli, indispensabile per la competitività di tutti i segmenti di mercato che oggi vengono operati».

## Ripartiti i lavori di dragaggio nel porto di Napoli. Previsto escavo dei fondali e riempimento cassa di colmata

(FERPRESS) – Napoli, 20 LUG – E' ripartito il cantiere per l'escavo dei fondali del porto di Napoli. Il verbale di ripresa dei lavori è stato consegnato al raggruppamento di imprese cui spetta il compito di eseguire l'opera (importo 25 milioni di euro). L'Arpac ha validato il piano di monitoraggio integrativo sulla qualità dell'acqua, richiesto all'AdSP del Mar Tirreno Centrale. La verifica è consistita in un maggior numero di giornate di prelievo ed in un maggior numero di stazioni di campionamento delle acque.

**Il monitoraggio, è servito per avere una maggiore conoscenza sulla qualità dell'acqua.**

**I lavori, nuovamente operativi, prevedono il dragaggio di 1.300.000 m3 di materiali presenti nei fondali dello scalo, indispensabile per l'attracco di navi con maggiore pescaggio, sino a 16 m. di profondità.**

Sono in funzione nelle acque del porto draghe e pontoni con escavatori. Si tratta di apparecchiature, note anche come "benne ecologiche", che prelevano dal fondale la sabbia senza farla disperdere. Una volta prelevato il materiale, il pontone si trasferisce alla Darsena di Levante, per depositare la sabbia all'interno della cassa di colmata.

"Il dragaggio – precisa il Presidente Pietro Spirito – ha una duplice funzione: da un lato liberare i fondali dalla sabbia che impedisce l'ingresso di navi di nuova generazione e, contestualmente, dall'altro riempire la cassa di colmata che, una volta ultimata, sarà la piattaforma su cui saranno operativi gli impianti del nuovo Terminal container di Levante. L'opera renderà il porto di Napoli in grado di movimentare oltre 800 mila contenitori in teu (oggi ne movimentata circa 500 mila). Si tratta di un'opera strategica per la competitività del porto. Assieme all'allungamento della diga foranea, per cui è stata bandita la gara di progettazione, si pongono le condizioni per un adeguamento strutturale del porto di Napoli, indispensabile per la competitività di tutti i segmenti di mercato che oggi vengono operati."

# Le “Jolly” della Messina tornano nel porto di Napoli

NAPOLI – Dopo cinque anni di distacco rivive un “matrimonio” che era durato quasi un secolo: un matrimonio che in questi giorni recupera linfa, convinzione e motivazioni.

È quello fra la compagnia di navigazione Ignazio Messina & C. e il porto di Napoli, che tornano a essere gemellati nel terminal Co.Na.Te.Co/Soteco al quale ha approdato il 16 luglio, la “Jolly Palladio” con i colori e le insegne del gruppo armatoriale genovese.

Il ritorno a Napoli significa – ha specificato una nota della compagnia – un recupero delle origini (le navi Messina hanno scalato all’ombra del Vesuvio dal 1921 al 2013). Ma c’è anche la convinzione di lasciarsi alle spalle tutti i problemi operativi – principalmente i tempi di attesa per entrare in porto e gli scarsi fondali – che avevano determinato la scelta dolorosa ma coraggiosa di lasciare il porto di Napoli.

Il ritorno si basa anche su una sfida di creare insieme al Terminal Co.Na.Te.Co./Soteco – che fa capo al Gruppo Msc con il quale i rapporti di collaborazione societaria e operativa sono sempre più stretti e proficui – forme di sinergia che si traducano in un vero e proprio servizio di prima classe per i clienti della Messina nel Centro Sud Italia.

“Il nostro Gruppo – sottolinea Ignazio Messina, amministratore delegato della società di famiglia Ignazio Messina & C. S.p.A. e vice presidente della Gruppo Messina S.p.A. – sta attraversando con successo un periodo di complesso cambiamento e riposizionamento. Il nostro futuro non potrà prescindere né da alleanze importanti né dalla capacità di cogliere nella nostra storia quei valori che fanno tutt’oggi del nostro Gruppo una delle realtà più importanti dello shipping italiano”.

## Le sfide della portualità pugliese

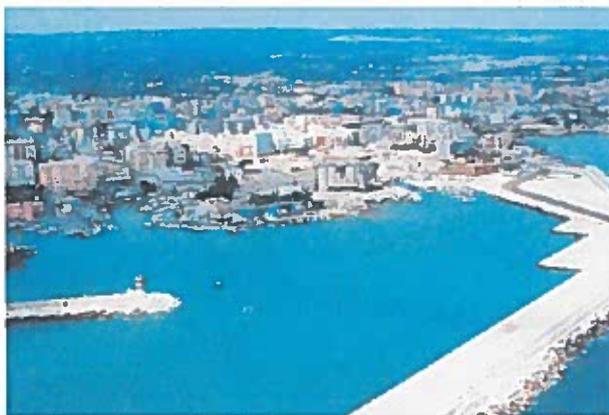
### Il progetto dell'Area logistica integrata con la Basilicata all'esame del Ministero

di FEDERICO PIRRO\*

**L**a notizia è di notevole rilievo per le ragioni che vedremo fra breve: il 15 luglio la BHGENuovo Pignone di Bari dal 1982 un autentico vanto della nostra zona industriale per tipologia di prodotti e standing professionale di management, tecnici e maestranze - ha fatto partire dal porto cittadino con destinazione Antofagasta in Cile 10 grandi macchine per il pompaggio di acqua per un peso complessivo di 300 tonnellate. Questa fabbrica, da lungo tempo fra le aziende leader nel mondo nella costruzione di valvole, sistemi per l'energia e di pompe, ne ha arricchito la gamma nel settore idrico, tornando a venderne al Paese andino un altro massiccio lotto di 36 unità, dopo un primo stock di 30 macchine già consegnatogli nel 2014; e ai primi di agosto partirà sempre dal porto locale un'altra tranche della stessa commessa. Ma l'imbarco nello scalo barese ha confermato ancora una volta le sue potenzialità nel traffico di materie prime e di beni finiti di grandi industrie locali - come ad esempio il Gruppo Casillo, la Merck e la Divella, solo per citarne alcune, oltre alla BHGENuovo Pignone - che utilizzano il porto del capoluogo per loro operazioni di import-export.

**LE PROSPETTIVE** Se al momento i traffici dello granaglie registrano una flessione o causa (almeno per ora) di diverse strategie di approvvigionamento dei gruppi molitori e pastari pugliesi, l'imbarco da Bari dei macchinari prima ricordati dimostra che il suo scalo - ormai inserito nella nuova Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale presieduta dal Prof. Ugo Petroni Griffi - si conferma un suo punto di forza insieme a quelli di Manfredonia, Barietta, Monopoli e Brindisi nei quali, peraltro, sono in corso processi di rilievo che meritano di essere richiamati sia per il traffico merci e sia per quelli crocieristici e di Ro-Ro.

Prima però di descriverli sia pure brevemente, è opportuno sottolineare che nelle aree prospicenti i maggiori porti regionali, ma anche in hinterland più vasti sono localizzate almeno 100 medie e grandi imprese di vari comparti - dall'agroalimentare alla meccanica, dalla chimica al tessile - che potrebbero utilizzarli per le loro spedizioni sia all'estero e sia come imbocco delle autostrade del mare per l'invio di merci verso il Nord, o per riceverle in direzione opposta. Bisognerebbe allora aggredire con continuità i mercati asiatici, mediorientali e nordafricani, ma anche quelli delle due Americhe, come dimostra la spedizione delle pompe del Nuovo Pignone. Anche l'ultimo Pot-Piano operativo triennale dell'Autorità di sistema portuale del Mare adriatico meridionale contiene in appendice come allegato l'analisi dei sistemi produttivi distesi lungo la dorsale da Manfredonia ad Otranto le cui aziende leader, già export oriented, potrebbero essere informate e incitate ad utilizzare la via di trasporto marittima per la ricezione di materie prime e semilavorati e l'invio di beni finiti. A volte, alcune di queste imprese spediscono da altri porti italiani perché mancano specifici vettori che scalino Bari, ma questi ultimi si potrebbero anche attrarre mostrando loro un potenziale di domanda elevato. D'altra parte, un'azione sistematica di marketing, sia per stimolare la domanda di servizi di trasporto marittimo delle aziende esportatrici, e sia per aumentarne l'offerta da parte dei vettori, rientra fra i compiti delle nuove Authority portuali create dalla riforma dell'ex Ministro Delrio che ormai sono chiamate a svolgere a pieno titolo vere e proprie attività d'impresa, e non solo esecuzioni di opere pubbliche nelle aree di competenza. Allora se guardiamo agli altri porti della stessa Autorità, da Manfredonia a Barietta, da Monopoli a Brindisi si osserva che sono in corso processi che ne confermano o ne rilanciano anche le vocazioni industriali. A Manfredonia, l'aggiudicazione al Turchi della Sisecam - fra i maggiori produttori al mondo di flat glass della Sangalli Vetrol, ferma da anni, determinerà con la probabile rimessa in esercizio della sua area fusoria l'arrivo di materie prime necessarie al suo funzionamento; ma nello stesso porto quest'anno attraccano anche dieci navi da crociera



MONOPOLI È uno dei porti dell'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico

di piccola stazza arriviandovi così accostati che non avevano tradizione in loco e destinate a crescere, anche grazie all'attrazione dei grandi santuari del Gargano e allo splendore delle sue coste.

A Barietta - ove nel primo trimestre sono cresciute le movimentazioni di materiali legati all'esercizio della Cementeria del Gruppo Buzzi Unicem - il porto potrà accrescere la sua competitività una volta terminati i lavori di dragaggio dei suoi fondali.

A Monopoli - alle cui banchine accostano anche grandi yacht e piccole navi da crociera - continuano gli sbarchi di materie prime per la (albioli del Gruppo Casa Olearia italiana e per la grande vetreria della Verre di Castellana, mentre a Brindisi fra i traffici industriali di carbone per l'Enel (in flessione), di gpl per la Ipea e di prodotti chimici continuano ad avere rilievo le quasi 300 navi all'anno in arrivo e in partenza dalla banchina asservita alla Versalis che riceve virgin nafta dalla raffineria dell'Eni di Taranto e spedisce suoi intermedi verso altri siti del Gruppo di appartenenza. Ma anche a Brindisi quest'anno aumentano gli strarichi crocieristici che stanno rafforzando quest'altra vocazione dello scalo locale, che si affianca a quella storica di punto di imbarco di traghetti e di Ro-Ro per la Grecia e l'Albania.

E sempre a Brindisi, l'Autorità portuale ha sottoscritto ultimamente un accordo con l'Interporto di Bologna per valorizzare la modalità ferroviaria di trasporto lungo l'asse Costa Mo-

rena est, collegata ormai alla rete nazionale. Bari Scalo Ferruccio, Piattaforma Interportuale del capoluogo umbiano fra le più grandi d'Europa per movimentazioni.

**IL CASO TARANTO** Ma anche nel grande scalo di Taranto, facente capo all'Autorità di sistema portuale del Mare Ionio - i cui traffici sono segnati in negativo da mesi dal decremento di materie prime e prodotti finiti dell'Ilva, anche se rimangono elevate le spedizioni delle grandi pale eoliche della Vestas e di altri semilavorati di alcune Pmi locali - si annunciano rilevanti novità per il molo polsettoriale. Infatti la società terminalista turca Yilport Holding, integralmente controllata dai connazionali del gruppo Yildirim Holding ha presentato domanda di concessione per gestire l'intero molo polsettoriale sulla cui area, com'è noto, sino al 2014 era insediato il terminal container gestito dalla TCT che l'aveva formalmente riconosciuto nel settembre del 2015 all'Autorità portuale. La proposta della società turca ha per oggetto l'occupazione e l'uso totale dell'intero compendio dell'imponente molo con eccezione della calata 5 ed aree retrostanti, nonché l'uso delle attrezzature attualmente presenti costituite da alcune grandi gru da banchina. Il proponente punta a sviluppare traffici commerciali e della logistica con riferimento alla movimentazione su container di merci varie e di Ro-Ro, con volumi progressivi attesi che potrebbero essere anche superiori a quelli

consentiti dalla capacità massima del molo polsettoriale. Si prevedono così significativi investimenti sul piano economico finanziario con ricadute occupazionali rilevanti. La Yilport Holding, oltre ad essere tredicesimo operatore terminalistico portuale a livello mondiale, è integralmente controllato dal Yildirim Holding che, a sua volta, possiede il 24% del capitale del gruppo armatoriale francese della CGM che è il terzo vettore marittimo al mondo nel settore dei container. Ora è auspicabile che la domanda di concessione della società turca risponda ai rigorosi criteri definiti per l'assegnazione delle aree demaniali, così da rilanciare integralmente il polsettoriale e dare occupazione se non a tutti almeno ad una larga parte dei 520 ex dipendenti della TCT che, al momento, hanno un'indennità di mancato avviamento al lavoro e sono gestiti dall'Agenzia del lavoro portuale appositamente costituita. Ma questa domanda di concessione dimostra ancora una volta la capacità attrattiva dello scalo ionico e del suo molo polsettoriale il cui pieno rilancio è sperabile che si coniughi quanto prima - dopo la definitiva aggiudicazione del Gruppo Ilva - con la ripresa a pieno regime del Siderurgica, e delle movimentazioni di materie prime che la rendono possibile e dei beni finiti come coils, lamiere e tubi che sono i prodotti terminalisti dell'impianto, anche se negli ultimi anni sono stati prodotti in misura inferiore al passato e in quantità ineguali fra loro.

**IL PON** In tal modo gli scali pugliesi si collocano con le loro criticità, ma anche con le loro novità e con le loro enormi potenzialità, nell'ambito del progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, previsto dal Pon Infrastrutture e reti 2014-2020, ed elaborato lo scorso anno dalle due Regioni, dalle Autorità portuali pugliesi, da IRI e dall'Agenzia della coesione, con il pieno coinvolgimento del partenariato sociale e il supporto tecnico della RAM. Questo progetto nelle prossime settimane andrà al vaglio del Tavolo centrale, istituito presso il Ministero dei Trasporti e insediato il 12 luglio scorso per valutare i progetti delle 5 Aree logistiche dell'Italia meridionale e ammettere al finanziamento quelli più rispondenti a specifici criteri selettivi.

Le sfide dunque proseguono per il sistema della portualità regionale, c'è ancora tanto lavoro da compiere, anche se i passi sinora compiuti da tutti i soggetti interessati stanno andando nella giusta direzione che consentirebbe anche una forte accelerazione nel percorso intrapreso, per conseguire risultati significativi non solo al servizio dell'economia pugliese, ma di quella meridionale, nazionale e comunitaria, e collegandosi sempre di più ai grandi mercati intercontinentali.

\*Università di Bari

**MANFREDONIA** PATRONI GRIFFI ILLUSTRA LO SCENARIO DEL PORTO INDUSTRIALE. PRATICAMENTE SI RIPARTE DA ZERO

## Autorità portuale traccia il bilancio dell'attività

MICHELE APOLLONIO

● **MANFREDONIA.** Non si è ancora regolarizzata l'attività amministrativa connessa alla gestione del demanio marittimo del porto di Manfredonia. Un ritardo che crea delle difficoltà agli operatori delle varie attività dislocate nell'ambito portuale. Il presidente dell'Autorità del sistema portuale dell'Adriatico meridionale del quale Manfredonia assieme a Bari, Brindisi, Barietta e Monopoli, Patroni Griffi ha spiegato che «l'ufficio demanio della soppressa Autorità portuale di Bari ha dovuto farsi carico della gestione delle numerose e complesse pratiche demaniali del porto di Manfredonia, stante l'assenza - spiega - del personale di ruolo della soppressa Autorità portuale di Manfredonia».

Una ulteriore carenza strutturale in aggiunta alle tante altre di carattere tecnico, che continua a condizionare, dopo la riforma dei porti del 2016, la funzionalità del sistema portuale di Manfredonia e dunque frenare se non annullare le iniziative private a tutto scapito dell'esigenza di tutelare e valorizzare i beni pubblici.

«Occorre evidenziare - rievoca il Presidente Patroni Griffi - la particolare complessità nelle pratiche in essere, molte delle quali hanno richiesto verifiche laboriose, anche e soprattutto al fine di definire un percorso procedimentale non solo in linea con i principi dell'azione amministrativa dettati dalla legge 241/1990, ma con la normativa in materia di gestione del demanio marittimo. La gestione delle pratiche demaniali ricidenti nelle circoscrizioni di competenza della soppressa Autorità portuale di Manfredonia, sta continuando a impegnare severamente il competente Dipartimento, con l'obiettivo principale di regolarizzare le occupazioni in essere e titoli rilasciati».

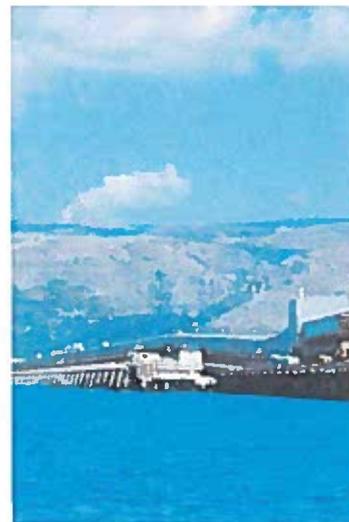
Una spiegazione della situazione amministrativa esauriente dal punto di vista formale, ma che lascia quanto meno perplessi nel sapere che oltre dieci anni di gestione dell'Autorità portuale di Manfredonia (gestita dai sponcini e non dall'attuale presidente Patroni Griffi, ndr) non sono stati sufficienti a dare un assetto regolare alla parte amministrativa del porto. Numerosi operatori sono dovuti ricorrere alle superiori autorità di competenza nonché alla stessa magistratura, altri hanno dovuto rinunciare

del tutto.

Del traffico neanche a parlarne: anche per quelli Patroni Griffi lamenta anche la mancata registrazione dei dati del movimento portuale. «Insomma: oltre dieci anni di Autorità portuale retta da due responsabili - si chiedono gli operatori ma non solo - a che sono serviti? Cosa si è fatto? Un'altra risorsa dalle immense possibilità di sviluppo, finita nel calderone delle occasioni perse, lasciato in abbandono inconcepibile per il quale le responsabilità sono tante e di molti del mondo politico e imprenditoriale. Altro esempio clamoroso è l'assenza di un piano regolatore che come spiega la sua direzione, è la base sulla quale organizzare le

varie e diverse attività nonché gli interventi strutturali. Ebbene nella relazione 2017 l'Autorità del sistema portuale scrive: «Sul Piano regolatore portuale non ci sono informazioni: secondo notizie assunte dal Genio civile opera marittime (deputato alla redazione del PRG negli anni 60-70), il porto di Manfredonia è privo di tale strumento». Le opere realizzate sul porto per una dozzina di milioni di euro, con quali criteri sono state eseguite?»

L'attesa è pertanto quella di vedere l'impegno della nuova Autorità portuale raggiungere quelle posizioni che assicurino ordine e prospettive ad uno scalo marittimo dalle grandi potenzialità.



Il porto industriale di Manfredonia

## Porti, vietato perdere tempo Gli altri corrono

Lucio D' Amico Bisogna far presto, perché il mondo si muove e gli altri non aspettano. Che si siano riaccesi i riflettori sul futuro dell' **Autorità portuale di Messina** e Milazzo è un fatto certamente positivo, perché nel silenzio si consumano sempre le peggiori nefandezze. La visita del vicepremier Di Maio a Gioia Tauro e il conseguente impegno assunto dal Governo nazionale per sciogliere definitivamente il nodo relativo all' ormai improponibile accorpamento tra i nostri e i porti calabresi hanno smosso le acque. Ma adesso si attendono gli atti concreti, senza i quali ancora una volta si è fatto solo fumo.

Gli atti concreti sono quelli che nei giorni scorsi sono stati indicati da più parti: la necessaria proroga di un altro anno per l' **Autorità portuale di Messina** e Milazzo, così da preparare la strada alla dichiarazione di "porto core" di **Messina** (che potrà essere inserita nella Rete europea entro il 2019) e alla modifica alla legge di riforma della **portualità** con l' istituzione della sedicesima **Autorità** di sistema **portuale** d' Italia, quella che unisce i due porti **messinesi** (il porto storico e Tremestieri) e i due della zona tirrenica (Milazzo con Giammoro). È su questo fronte che lo stesso sindaco De Luca ma anche la Cgil o il sindacato autonomo Fast Confisal e movimenti come CapitaleMessina hanno detto di essere pronti a mobilitarsi, al di là di logiche di schieramento.

Un ruolo fondamentale potranno e dovranno svolgere, assieme al presidente della Regione Nello Musumeci (che non ha dato il via libera all' accorpamento con Gioia Tauro ma con la stessa coerenza non può e non deve cedere alle pressioni di chi vorrebbe che **Messina** diventasse "satellite" dell' **Autorità** di sistema della Sicilia Orientale che vede insieme Catania e Augusta), la rappresentanza parlamentare all' Ars e soprattutto la deputazione nazionale **messinese**, composta in gran parte da esponenti 5Stelle, cioè lo stesso movimento del vicepremier Di Maio e del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Toninelli. Ci aspettiamo la presa di posizione, netta e senza equivoci, del capogruppo alla Camera, il **messinese** Francesco D' Uva, e degli altri deputati.

Il mondo si muove e gli altri non aspettano, abbiamo scritto. Basta vedere quello che sta programmando l' **Autorità** di sistema **portuale** della Sicilia Occidentale, quella che fa capo a Palermo e che riunisce i porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, con un ambizioso programma di rilancio delle potenzialità del porto del capoluogo della Regione e la realizzazione di un nuovo grande hub per le navi da crociera. È stato presentato la scorsa settimana, dal presidente dell' **Autorità** di sistema Pasqualino Monti, il progetto del grande Terminal che rivoluzionerebbe parte dell' affaccio a mare della capitale dell' Isola.

**Messina** e Milazzo, in sinergia con gli altri porti siciliani e calabresi, non devono perdere gli appuntamenti cruciali che attendono lo Stretto, crocevia strategico nel Mediterraneo, nei prossimi cinque-dieci anni.

## La Cgil: si apra subito un tavolo al Ministero

«Non è più rinviabile l' avvio di una forte iniziativa unitaria al di sopra degli schieramenti politici da parte delle istituzioni locali, delle forze parlamentari nazionali e regionali messinesi, delle organizzazioni sociali e professionali per l' immediata apertura di un tavolo al ministero dei Trasporti, alla presenza dello stesso ministro Toninelli, che possa superare il pericolosissimo impasse istituzionale oggi esistente sull' Autorità di sistema del Tirreno Meridionale di cui Messina-Milazzo ancora fanno parte». È il segretario generale della Cgil Giovanni Mastroeni a richiamare tutti alle proprie responsabilità in un momento probabilmente decisivo: «Bisogna prendere atto di due fatti cruciali - evidenza Mastroeni -, il primo la rinuncia nell' aprile 2017 del governatore Crocetta di nominare i due componenti della Sicilia nel Consiglio di amministrazione dell' Autorità di sistema Gioia Tauro-Messina, il secondo la scelta della Regione Calabria nell' individuazione delle Zes di sua competenza di escludere la provincia di Messina da quella legata alla portualità di Gioia Tauro. Questi due fatti insieme ad altri hanno di fatto realizzato una situazione di stallo dell' Autorità di sistema del Tirreno Meridionale di cui Messina e Milazzo ancora fanno parte. In tale stato di precarietà, fondamentale è stata l' intesa raggiunta nella sede di Messina nel marzo 2018 con il protocollo fra le due Autorità di sistema della Sicilia Occidentale e Orientale con l' Autorità portuale di Messina-Milazzo che rimettesse al centro la portualità siciliana all' interno del nuovo scenario mondiale che vede il progetto della nuova "Via della Seta" che da Shanghai fino all' Adriatico e successivamente fino ai mercati europei delinea le nuove rotte del traffico merci dopo il rafforzamento del passaggio nel Canale di Suez. Tale intesa fra le tre Autorità siciliane è fondamentale. Il tavolo nazionale al ministero dei Trasporti che va immediatamente aperto - sottolinea ancora Mastroeni - deve avere come primo obiettivo l' ulteriore proroga prevista dalla legge Delrio dell' odierna Autorità portuale Messina-Milazzo per il periodo massimo previsto dalla normativa. Il secondo è quello di realizzare una battaglia che veda protagonista unitariamente tutte le rappresentanze politiche e sociali del nostro territorio per inserire Messina come porto "core" nella Rete europea, operazione fattibile a partire dall' ormai prossimo 2019, per arrivare alla conclusione di realizzare la 16° Autorità di sistema portuale italiana Messina-Milazzo attraverso una serie di interventi legislativi nazionali». La Cgil, su questo fronte, propone la stessa strada indicata dal sindaco De Luca.(l.d.)

## «Regione e Governo, attenti a quel che fate»

Lucio D' Amico «Siamo contrari ad accorpamenti con i porti della Sicilia Orientale, che vanificherebbero le risorse dell' **Autorità portuale** di **Messina-Milazzo** e assoggetterebbero la nostra città ad altre economie, con conseguente privazione di fondi». Il messaggio è chiaro ed è diretto al presidente della Regione siciliana Nello Musumeci, oltre che al ministro delle Infrastrutture Toninelli.

Per il sindaco Cateno De Luca «la battaglia per l' autonomia dell' **Autorità** di sistema di **Messina-Milazzo** è giunta a un punto centrale». Il Governo sembra aver preso atto della «inattuabilità di un' **Autorità** di sistema che comprenda Gioia Tauro, i porti calabresi e quelli di **Messina** e **Milazzo**». Inattuabilità non tanto in riferimento allo scenario prefigurato, quanto alle previsioni contenute (o meglio non contenute) in una riforma, quella voluta dall' ex ministro Delrio, che fa acqua da tutte le parti.

È evidente che l' unione dovrebbe fare la forza dei porti, e lo conferma quanto avvenuto in Europa, con l' accorpamento di due grandi porti di nazioni diverse, quello di Copenaghen (Danimarca) e di Malmoe (Svezia). Ma lì si è creata una struttura "mega-galattica" gestita dalla società "Copenaghen-Malmoe Port", con assoluta parità di condizioni, una governance senza un vero porto guida e con l' autonomia delle risorse da investire sui rispettivi territori. Ben altra storia rispetto all' Italia, dove lo spirito originario della riforma, ideata dal predecessore di Delrio, Maurizio Lupi, quello che aveva previsto all' inizio il mantenimento di sole otto **Autorità portuali** in tutto il Paese, è stato ben presto vanificato. A quel punto, come la Gazzetta ha denunciato incessantemente, si sono aperte maglie grandi quanto un oceano, e le città o le regioni che hanno avuto più agganci e più voce in capitolo sul piano politico, l' hanno spuntata. Alla fine, il cerino acceso è rimasto in mano a **Messina**, unica Città metropolitana italiana a essere privata della propria **Autorità portuale**. Avrebbero dovuto essere accorpate Venezia e Trieste, Genova e La Spezia, Ancona e Ravenna, Bari e Taranto, e invece non è accaduto. «Si è scelta la logica dei porti "core"», è stato il mantra di chi ha difeso la riforma, cioè è stato stabilito che potevano essere porti guida delle nuove **Autorità** di sistema soltanto quelli riconosciuti nella Rete europea. A parte il fatto che nella Rete europea sono stati inseriti porti per scelta politica compiuta negli anni scorsi (eclatante il caso di Augusta e dell' esclusione di **Messina** da parte dell' allora Governo Berlusconi, solo perché a **Messina**, si disse, era stato già dato un privilegio, cioè il Ponte sullo Stretto...), in ogni caso anche questa regola è stata violata da chi le regole dovrebbe farle rispettare, cioè il Governo nazionale. Civitavecchia, che non

## - segue

---

era porto "core", con la giustificazione di essere l' affaccio a mare di Roma Capitale, è diventata sede della quindicesima **Autorità** di sistema. E allora a questo punto **Messina** e Milazzo devono essere la sedicesima **Autorità** italiana.

De Luca lo ribadisce a chiare lettere: «Già basta il traffico dei passeggeri nello Stretto che costituisce da solo quasi il 40 per cento del volume nazionale. Con i numeri dei due porti e la specificità della posizione, non vi sono ragioni che ostino al riconoscimento dell' autonomia del porto di **Messina**, che deve essere inserito il prima possibile nella Rete europea. Proroga di un anno dell' **Authority** e costituzione della sedicesima **Autorità** di **Messina-Tremestieri-Milazzo-Giammoro**: noi ci batteremo per questa ipotesi, l' unico percorso da seguire e difenderemo l' autonomia di **Messina** da qualsiasi tentativo di scippo, da qualunque parti arrivi».

## Porto, nuovo sciopero per il contratto

Augusta. Ennesimo sciopero dei dipendenti dell' **Autorità di sistema portuale Augusta - Catania** proclamato dalla **Filt -Cgil**, dalla **Fit-Cisl** e dalla **Uil Trasporti** per protestare contro la mancata applicazione della contrattazione di secondo livello, prevista dalla legge per le nuove **Autorità di sistema portuale del mare**. I lavoratori, che prestano servizio nelle sedi di **Augusta e Catania**, ieri per l'intera giornata hanno incrociato le braccia. Vani i tentativi del presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta - Catania** **Andrea Annunziata** e del segretario generale dell' **Adps Carlo Guglielmi**, nell'incontro che si è svolto il 18 luglio con i segretari **Filt Cgil Fit Cisl e Uil Trasporti** delle province di **Siracusa e Catania**, di far desistere i rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

Le organizzazioni sindacali in merito alla vertenza sulla contrattazione di secondo livello visto che finora non hanno avuto incisivi riscontri in merito, la scorsa settimana hanno indetto un'ulteriore astensione lavorativa che è stata messa in atto per l'intera giornata di ieri.

A. s.

# Palermo, rilancio da 180 milioni

Palermo - Quando all'inizio dell'intervento Gianfranco Miccichè, presidente dell'assemblea siciliana, spiega «di essere molto spaventato, da palermitano, perché al ministero chi si è occupa di porti è un sottosegretario genovese», tutti capiscono che il convegno stava prendendo una piega poco istituzionale



**Palermo - Quando all'inizio dell'intervento Gianfranco Miccichè**, presidente dell'assemblea regionale siciliana, spiega «di essere molto spaventato, da palermitano, perché al ministero chi si è occupa di porti è un sottosegretario genovese», tutti capiscono che il convegno organizzato da Pasqualino Monti, presidente del porto di Palermo, stava prendendo una piega poco istituzionale. Edoardo Rixi, l'uomo di governo oggetto delle battute del politico siciliano, comincia a friggere. Poi Miccichè esalta il progetto di un mega terminal contenitori, idea di Eurispes, che garantirebbe a Palermo tra gli 11 e i 40 milioni di teu. L'apice lo raggiunge quando spiega che un container «paga 800 dollari di tasse» e che quella mega piattaforma potrebbe portare più lavoro del piano delle crociere che nelle due ore precedenti Pasqualino Monti aveva illustrato con tanto di video e lista degli investimenti.

**A quel punto Rixi si alza e ne nasce un siparietto in cui il sottosegretario leghista** demolisce il progetto di un terminal contenitori a Palermo con una capacità minima superiore a quella di tutti i porti italiani: «Non possiamo devastare le coste per progetti che non hanno un traffico garantito - ha spiegato il sottosegretario -. Peggio ancora se hanno in mente un hub di transhipment: pensate ai guai di Gioia Tauro che peraltro sarebbe vicinissimo alla nuova piattaforma».

## - segue

---

### ROTTA SULLE CROCIERE

La trasformazione cui pensa Monti è tutta rivolta ai passeggeri: «Ricominciamo - dice dal palco il numero uno dello scalo di Palermo annunciando l'approvazione del piano regolatore -. La situazione che è ho trovato era difficile, **ma ora abbiamo una vision per trasformare lo scalo**». Sul piatto ci sono circa 30 milioni euro per il restyling della Stazione Marittima e della tensostruttura provvisoria che accoglie oggi i crocieristi. Ci sarà poi un nuovo terminal passeggeri e ro/ro che per ora è nel rendering ma su cui puntano anche gli operatori. In totale 180milioni: «Siamo pronti a investire su Palermo - spiega Achille Onorato, amministratore delegato di Moby -. Abbiamo puntato molto su Catania e quando alla fine del 2018 arriveranno le due nuove navi da 4.100 metri lineari, le sposteremo sulle rotte che toccano quel porto. Nel capoluogo vogliamo investire e siamo interessati al nuovo terminal che Monti vuole realizzare». Le compagnie crocieristiche sono pronte a fare la propria parte: «Ma i nuovi progetti dell'Autorità portuale sono il minimo - dice Gianni Onorato, direttore generale di Msc crociere -Servono anche i servizi, oltre alle banchine. Valutiamo tutti gli investimenti e anche questo del presidente Monti». Msc dunque crede nella rivoluzione palermitana sulle crociere e anche Royal Caribbean e costa crociere valutano positivamente la svolta: «Le compagnie hanno un disperato bisogno di banchine e Palermo può svolgere un ruolo importante nel settore» ha detto Karina Santini.

### FINCANTIERI

Uno dei nodi che deve sciogliere Monti è sui bacini di Fincantieri: «Spero non se ne avrà a male Giuseppe Bono (numero uno del gruppo, ndr) **ma prima di batterci per gli oltre 80 milioni di euro che servono per i cantieri, vorrei sapere se l'azienda ha un piano industriale. Voglio sapere cioè se esiste un piano perchè i bacini tornino a costruire navi. Quando Fincantieri ci farà capire quale programma ha in mente, allora andremo a Roma a batterci per i finanziamenti**».

### TAGLIANDO ALLA RIFORMA DELRIO

Ammette Rixi, che almeno tre aspetti della legge portuale di Delrio devono essere cambiati: «I dragaggi - spiega il sottosegretario ai Trasporti - **perché le norme non hanno facilitato come si proponevano**,ma anzi hanno complicato. Poi la *governance nel rapporto tra città e scali. Infine la convivenza nelle Autorità di sistema interregionali tra i diversi scali: Gioia Tauro e Messina mi sembra siano un esempio indicativo che qualcosa non funziona*». Rixi vorrebbe mantenere autonome le due Autorità, ponendo fine al commissariamento. E poi la voglia di autonomia della Liguria: «È giusto che parte del gettito dei porti rimanga sul territorio. Ne parleremo con i presidenti di regione».

# Il Secolo XIX

---

## Palermo, rilancio da 180 milioni

Quando all' inizio dell' intervento Gianfranco Micciché, presidente dell' assemblea siciliana, spiega «di essere spaventato perché al ministero chi si occupa di porti c' è un sottosegretario genovese» tutti capiscono che il convegno organizzato da Pasqualino Monti, presidente del porto di Palermo, sta prendendo una piega poco istituzionale.

Edoardo Rixi, l' uomo di governo oggetto delle battute, comincia a friggere. Poi Micciché esalta il progetto di un mega terminal contenitori, idea Eurispes, che garantirebbe a Palermo tra 11 e 40 milioni di teu. L' apice arriva quando spiega che un container «paga 800 dollari di tasse» e che potrebbe portare più lavoro del piano -crociere illustrato da Monti nelle due ore prima. A quel punto Rixi si alza e ne nasce un siparietto in cui il sottosegretario leghista demolisce il progetto di un terminal contenitori con una capacità minima superiore a quella di tutti i porti italiani: «Non possiamo devastare le coste per progetti che non hanno traffico garantito. Peggio ancora se hanno in mente un hub di transhipment: pen sate ai guai di Gioia Tauro».

**MOBY PUNTA SUL NUOVO TERMINAL** La trasformazione di Palermo cui pensa Monti è invece tutta rivolta ai passeggeri.

«Ricominciamo - dice il numero uno di Palermo, annunciando il via libera al prp -. La situazione che ho trovato era difficile, ora c' è una vision per trasformare lo scalo». Circa 180 milioni di lavori, a partire dai 30 per il restyling della Stazione Marittima e della tensostruttura provvisoria. Ci sarà un nuovo terminal passeggeri e ro/ro, su cui puntano gli operatori: «Siamo pronti a investire su Palermo - spiega Achille Onorato, ad Moby -.

Abbiamo puntato molto su Catania e quando a fine 2018 arriveranno le due nuove navi da 4.100 metri lineari, le sposteremo sulle rotte che toccano quel porto. Nel capoluogo siamo interessati al nuovo terminal». Le compagnie crocieristiche sono pronte a fare la propria parte, «ma i nuovi progetti dell' Adsp sono il minimo- dice Gianni Onorato, dg Msc Crociere -. Servono anche servizi, oltre alle banchine». Valutazioni positive anche da Rcl e Costa Crociere.

## Sicilia Occidentale lancia la sfida delle crociere

Per essere efficaci, i progetti portuali devono tradursi rapidamente nell'esecuzione delle opere. Con questa convinzione, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, guidata da **Pasqualino Monti**, ha lanciato una vera e propria sfida di totale riqualificazione dei quattro porti che ricadono sotto la sua competenza, Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. E lo ha fatto - durante il convegno "**Noi, il Mediterraneo... 12 mesi all'anno**" - non con documenti programmatori ma con le ruspe che in 9 mesi, tanti ne sono trascorsi dall'insediamento del nuovo presidente, hanno radicalmente trasformato il panorama portuale, procedendo alla demolizione di tutti gli insediamenti inutili, ma anche delle infrastrutture, come i vecchi silos granari, non coerenti con l'obiettivo di fare di Palermo (ma anche di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) uno dei principali hub passeggeri del Mediterraneo.

Operazione questa, sottolinea Monti, che non solo ha attirato oggi a Palermo i decision makers delle principali compagnie crocieristiche e dei maggiori armatori di ferries, ma che sta portando a galla per la prima volta una potenzialità unica, quella di concentrare nello stesso porto crociere, ferries passeggeri e grande nautica. "Non parole, ma fatti". Fatti che Monti ha rivendicato uno per uno: sblocco dopo dieci anni del Piano regolatore di Palermo, superamento del contenzioso con il Comune e dissequestro della stazione marittima, demolizione dei silos, attivazione di finanziamenti per oltre 120 milioni, ma anche messa a punto dei nuovi piani regolatori di Trapani e Porto Empedocle, vecchi di oltre 50 anni. Inoltre definizione del concorso internazionale di idee per la realizzazione dei due terminal sul molo Piave e sul molo Sammuzzo vinto (in attesa delle procedure definitive) dallo studio Valle 3.0 di Roma. Coinvolgimento di due società europee (tedesche e finlandese) per la realizzazione del progetto di Smart Port.

Pasqualino Monti ha quindi lanciato un vero e proprio appello alle grandi compagnie crocieristiche, assumendo impegni infrastrutturali a termine al quale i rappresentanti dei grandi gruppi crocieristici, Carnival (Costa), Msc e Royal Caribbean Cruise line hanno risposto positivamente.

### I commenti

Palermo e i porti del suo sistema sono diventati oggetto di impegni espliciti da parte dei maggiori gruppi crocieristici e da parte delle compagnie che gestiscono ferries e autostrade del mare, disposti - come dichiarato ad esempio da **Achille Onorato** del gruppo Moby-Tirrenia - a investire da subito in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale o dai grandi players crocieristici, interessati - come emerso dagli interventi al convegno odierno - alla gestione della nuova stazione marittima di Palermo.

Il sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, **Edoardo Rixi**, ha parlato di occasione storica, dopo anni in cui i governi che si sono succeduti alla guida del Paese, hanno colpevolmente sottovalutato la risorsa mare, in alcuni casi complicando e aggravando, come accaduto con la legge sui dragaggi, il quadro normativo di riferimento. Rixi ha anche insistito sulla necessità di affermare in Europa la centralità del Mediterraneo e di procedere a un coordinamento funzionale fra le competenze sul mare sparse fra diversi ministeri.

Necessità ribadita dal presidente di AssArmatori, **Stefano Messina**, che ha sottolineato come l'efficienza delle autostrade del mare rappresenti la chiave per garantire l'efficienza del sistema Italia, e dal presidente di Confitarma, **Mario Mattioli**, che ha rilanciato la proposta di un Ministero del mare.

Sulle autostrade del mare, come chiave di sviluppo, si sono concentrati anche gli interventi di **Matteo Catani** (GNV) e **Alessandro Bisanti** (Grimaldi) che hanno ricordato i grandi investimenti in atto in questo settore.

Affidabilità e qualità anche del territorio sono invece le precondizioni indispensabili per lo sviluppo della nautica (come sottolineato dai rappresentanti di Ucina e Nautica Italiana) e per una reale crescita di quella Blue economy, favorita in questo momento - come rimarcato da **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti - da una situazione geopolitica del Mediterraneo che ha favorito e continua a favorire specie sui passeggeri le destinazioni di Italia, Spagna e Grecia.

## La Sicilia occidentale lancia la sfida alle crociere

Monti: non parole ma fatti, sbloccato dopo 10 anni il Piano regolatore di Palermo

**PALERMO** – Non solo progetti, ma immediata esecuzione delle opere. Questa la parola d'ordine con la quale l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti, ha lanciato una vera e propria sfida di totale riqualificazione dei quattro porti che ricadono sotto la sua competenza, Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

E lo ha fatto non con documenti programmatori ma con le ruspe che in 9 mesi, tanti ne sono trascorsi dall'insediamento del nuovo presidente, hanno radicalmente trasformato il panorama portuale, procedendo alla demolizione di tutti gli insediamenti inutili, ma anche delle infrastrutture, come i vecchi silos granari, non coerenti con l'obiettivo di fare di Palermo (ma anche di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) uno dei principali hub passeggeri del Mediterraneo.

Operazione questa che non solo ha attirato a Palermo i decision makers delle principali compagnie crocieristiche e dei maggiori armatori di ferries, ma che sta portando a galla per la prima volta una potenzialità unica, quella di concentrare nello stesso porto crociere, ferries passeggeri e grande nautica.

“Non parole, ma fatti”. E fatti significano sblocco dopo dieci anni del Piano regolatore di Palermo, superamento del contenzioso con il Comune e dissequestro della stazione marittima, demolizione dei silos, attivazione di finanziamenti per oltre 120 milioni, ma anche messa a punto dei nuovi piani regolatori di Trapani e Porto Empedocle, vecchi di oltre 50 anni. Inoltre definizione del concorso internazionale di idee per la realizzazione dei due terminal sul molo Piave e sul molo Sammuzzo vinto (in attesa delle procedure definitive) dallo studio Valle 3.0 di Roma. Coinvolgimento di due società europee (tedesche e finlandese) per la realizzazione del progetto di Smart Port.

Pasqualino Monti ha quindi lanciato un vero e proprio appello alle grandi compagnie crocieristiche, assumendo impegni infrastrutturali al termine del quale i rappresentanti dei grandi gruppi crocieristici, Carnival (Costa), Msc e Royal Caribbean Cruise line hanno risposto positivamente.

Non un assenso generico, ma l'apertura di un credito concreto su Palermo. Il convegno voluto da Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, ha ottenuto risultati al di là delle aspettative. Oltre a un fortissimo mandato personale espresso a Monti dal sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, Palermo e i porti del suo sistema sono diventati oggetto di impegni espliciti da parte dei maggiori gruppi crocieristici e da parte delle compagnie che gestiscono ferries e autostrade del mare, disposti – come dichiarato ad esempio da Achille Onorato del gruppo Moby Tirrenia – a investire da subito in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale o dai grandi players crocieristici, interessati – come emerso dagli interventi al convegno odierno – alla gestione della nuova stazione marittima di Palermo.

Il sottosegretario Rixi ha parlato di occasione storica, dopo anni in cui i governi che si sono succeduti alla guida del Paese, hanno colpevolmente sottovalutato la risorsa mare, in alcuni casi complicando e aggravando, come accaduto con la legge sui dragaggi, il quadro normativo di riferimento. Edoardo Rixi ha anche insistito sulla necessità di affermare in Europa la centralità del Mediterraneo e di procedere a un coordinamento funzionale fra le competenze sul mare sparse fra diversi ministeri.

Necessità ribadita dal presidente di AssArmatori, Stefano Messina, che ha sottolineato come le autostrade del mare rappresentino la chiave per garantire l'efficienza del sistema Italia, e dal presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che ha rilanciato la proposta di un ministero del mare.

Sulle autostrade del mare, come chiave di sviluppo, si sono concentrati anche gli interventi di Matteo Catani (Gnv) e Alessandro Bisanti (Grimaldi) che hanno ricordato i grandi investimenti in atto in questo settore. Affidabilità e qualità anche del territorio sono invece le precondizioni indispensabili per lo sviluppo della nautica (come sottolineato dai rappresentanti di Ucina e Nautica Italiana) e per una reale crescita di quella Blue economy, favorita in questo momento – come rimarcato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – da una situazione geopolitica del Mediterraneo che ha favorito e continua a favorire specie sui passeggeri le destinazioni di Italia, Spagna e Grecia.

## La Sicilia Occidentale lancia la sfida delle crociere. A Palermo ok Piano regolatore portuale

(FERPRESS) – Palermo, 20 LUG – Non solo progetti, ma immediata esecuzione delle opere. Questa la parola d'ordine con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti, ha lanciato una vera e propria sfida di totale riqualificazione dei quattro porti che ricadono sotto la sua competenza, Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. E lo ha fatto non con documenti programmatori ma con le ruspe che in 9 mesi, tanti ne sono trascorsi dall'insediamento del nuovo presidente, hanno radicalmente trasformato il panorama portuale, procedendo alla demolizione di tutti gli insediamenti inutili, ma anche delle infrastrutture, come i vecchi silos granari, non coerenti con l'obiettivo di fare di Palermo (ma anche di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) uno dei principali hub passeggeri del Mediterraneo.

Operazione questa che non solo ha attirato oggi a Palermo i decision makers delle principali compagnie crocieristiche e dei maggiori armatori di ferries, ma che sta portando a galla per la prima volta una potenzialità unica, quella di concentrare nello stesso porto crociere, ferries passeggeri e grande nautica.

“Non parole, ma fatti”. E fatti significano sblocco dopo dieci anni del Piano regolatore di Palermo, superamento del contenzioso con il Comune e dissequestro della stazione marittima, demolizione dei silos, attivazione di finanziamenti per oltre 120 milioni, ma anche messa a punto dei nuovi piani regolatori di Trapani e Porto Empedocle, vecchi di oltre 50 anni. Inoltre definizione del concorso internazionale di idee per la realizzazione dei due terminal sul molo Piave e sul molo Sammuzzo vinto (in attesa delle procedure definitive) dallo studio Valle 3.0 di Roma. Coinvolgimento di due società europee (tedesche e finlandese) per la realizzazione del progetto di Smart Port.

Pasqualino Monti ha quindi lanciato un vero e proprio appello alle grandi compagnie crocieristiche, assumendo impegni infrastrutturali a termine al quale i rappresentanti dei grandi gruppi crocieristici, Carnival (Costa), Msc e Royal Caribbean Cruise line hanno risposto positivamente.

## Autostrade del mare e crociere pronti a investire a Palermo

(FERPRESS) – Palermo, 20 LUG – Il convegno voluto da Pasqualino Monti, presidente dell’Autorità portuale di sistema del Mare di Sicilia occidentale, ha ottenuto risultati al di là delle aspettative. Oltre a un fortissimo mandato personale espresso a Monti dal sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, Palermo e i porti del suo sistema sono diventati oggetto di impegni espliciti da parte dei maggiori gruppi crocieristici e da parte delle compagnie che gestiscono ferries e autostrade del mare, disposti – come dichiarato ad esempio da Achille Onorato del gruppo Moby-Tirrenia – a investire da subito in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale o dai grandi players crocieristi, interessati – come emerso dagli interventi al convegno odierno – alla gestione della nuova stazione marittima di Palermo.

Il sottosegretario Rixi ha parlato di occasione storica, dopo anni in cui i governi che si sono succeduti alla guida del Paese, hanno colpevolmente sottovalutato la risorsa mare, in alcuni casi complicando e aggravando, come accaduto con la legge sui dragaggi, il quadro normativo di riferimento. Edoardo Rixi ha anche insistito sulla necessità di affermare in Europa la centralità del Mediterraneo e di procedere a un coordinamento funzionale fra le competenze sul mare sparse fra diversi ministeri.

Necessità ribadita da presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha sottolineato come l’efficienza delle autostrade del mare rappresenti la chiave per garantire l’efficienza del sistema Italia e dal presidente di Confindustria, Mario Mattioli, che ha rilanciato la proposta di un Ministero del mare.

Sulle autostrade del mare, come chiave di sviluppo, si sono concentrati anche gli interventi di Matteo Catani (GNV) e Alessandro Bisanti (Grimaldi) che hanno ricordato i grandi investimenti in atto in questo settore.

Affidabilità e qualità anche del territorio sono invece le precondizioni indispensabili per lo sviluppo della nautica (come sottolineato dai rappresentanti di Ucina e Nautica Italiana) e per una reale crescita di quella Blue economy, favorito in questo momento – come rimarcato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – da una situazione geopolitica del Mediterraneo che ha favorito e continua a favorire specie sui passeggeri le destinazioni di Italia, Spagna e Grecia.

## Porto Palermo: Autostrade del mare e crociere pronti investire

Moby-Tirrenia in prima fila per un "terminal efficiente"

(ANSA) - GENOVA, 20 LUG - Gruppi crocieristici e compagnie che gestiscono ferries e autostrade del mare sono pronti a investire sul porto di Palermo. Al convegno voluto dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, sono stati in molti a rispondere all'appello del presidente Pasqualino Monti con un'apertura di credito concreta. "Palermo e i porti del suo sistema sono diventati oggetto di impegni espliciti" da parte delle compagnie, spiega una nota dell'ufficio stampa dell'Autorità di sistema portuale. E in prima fila per i traghetti ci sarebbe il gruppo Moby-Tirrenia "disposto a investire da subito in un terminal efficiente nella Sicilia Occidentale" sottolinea la nota. Ancora, dagli interventi è emerso l'interesse dei grandi player delle crociere a gestire la nuova stazione marittima di Palermo. Al convegno è intervenuto anche il sottosegretario a Infrastrutture e trasporti, Edoardo Rixi. Fra gli altri, il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci ha evidenziato come la Blue economy in questo momento viva un momento particolarmente positivo, "grazie ad una situazione geopolitica del Mediterraneo che ha favorito e continua a favorire, specie sui passeggeri, le destinazioni di Italia, Spagna e Grecia".

## A trazione del porto

Non solo progetti, ma immediata esecuzione delle opere. Questa la parola d'ordine con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti, ha lanciato una sfida di totale riqualificazione dei quattro porti che ricadono sotto la sua competenza: Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. E lo ha fatto non con documenti programmatori ma con le ruspe che in nove mesi, tanti ne sono trascorsi dall'insediamento del nuovo presidente, stanno trasformando il panorama portuale, procedendo alla demolizione di tutti gli insediamenti inutili, ma anche delle infrastrutture, come i vecchi silos granari, non coerenti con l'obiettivo di fare di Palermo (ma anche di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) uno dei principali hub passeggeri del Mediterraneo. E l'ultimo passaggio superato per l'approvazione del piano regolatore del porto (il via-vas dalla Regione siciliana), adesso sbloccherà immediatamente investimenti per 120 milioni di euro. Un iter durato dieci anni e che adesso si è concluso. Prospettive di sviluppo che non solo hanno attirato a Palermo i decision makers delle principali compagnie crocieristiche e dei maggiori armatori di ferries, ma che sta portando a galla per la prima volta una potenzialità unica, quella di concentrare nello stesso porto crociere, ferries passeggeri e grande nautica. «Non parole, ma fatti», ha detto Monti al momento del suo insediamento. E fatti significano sblocco dopo dieci anni del Piano regolatore di Palermo, superamento del contenzioso con il Comune e dissequestro della stazione marittima, demolizione dei silos, attivazione di finanziamenti per oltre 120 milioni, ma anche messa a punto dei nuovi piani regolatori di Trapani e Porto Empedocle, vecchi di oltre 50 anni. Inoltre definizione del concorso internazionale di idee per la realizzazione dei due terminal sul molo Piave e sul molo Sammuzzo vinto (in attesa delle procedure definitive) dallo studio Valle 3.0 di Roma. Coinvolgimento di due società europee (tedesche e finlandese) per la realizzazione del progetto di Smart Port. Pasqualino Monti ha quindi lanciato un vero e proprio appello alle grandi compagnie crocieristiche, assumendo impegni infrastrutturali a termine al quale i rappresentanti dei grandi gruppi crocieristici, Carnival (Costa), Msc e Royal Caribbean Cruise line hanno risposto positivamente. Non un assenso generico, ma l'apertura di un credito concreto su Palermo.

Palermo e i porti del suo sistema sono diventati oggetto di impegni espliciti da parte dei maggiori gruppi crocieristici e da parte delle compagnie che gestiscono ferries e autostrade del mare, disposti,

## - segue

---

come dichiarato ad esempio da Achille Onorato del gruppo Moby-Tirrenia, a investire da subito in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale o dai grandi players crocieristi, interessati, come emerso dagli interventi, alla gestione della nuova stazione marittima di Palermo. Il sottosegretario Rixi ha parlato di occasione storica, dopo anni in cui i governi che si sono succeduti alla guida del Paese, hanno colpevolmente sottovalutato la risorsa mare, in alcuni casi complicando e aggravando, come accaduto con la legge sui dragaggi, il quadro normativo di riferimento. E ha anche insistito sulla necessità di affermare in Europa la centralità del Mediterraneo e di procedere a un coordinamento funzionale fra le competenze sul mare sparse fra diversi ministeri. Necessità ribadita da presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha sottolineato come l'efficienza delle autostrade del mare rappresenti la chiave per garantire l'efficienza del sistema Italia e dal presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che ha rilanciato la proposta di un ministero del mare. Sulle autostrade del mare, come chiave di sviluppo, si sono concentrati anche gli interventi di Matteo Catani (Gnv) e Alessandro Bisanti (Grimaldi) che hanno ricordato gli investimenti nel settore.

Affidabilità e qualità anche del territorio sono invece le precondizioni indispensabili (come sottolineato dai rappresentanti di Ucina e Nautica Italiana) e per una reale crescita di quella Blue economy, favorito in questo momento, come rimarcato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, da una situazione geopolitica del Mediterraneo che ha favorito e continua a favorire specie sui passeggeri le destinazioni di Italia, Spagna e Grecia. (riproduzione riservata)

*ANTONIO GIORDANO*

## Palermo crede nel nuovo porto Sarà l' hub delle navi da crociera

Un progetto di riassetto e di rilancio del porto di Palermo e degli altri scali compresi nell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale (Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) che punta con decisione sullo sviluppo del traffico crocieristico e ferry (merci e passeggeri), con la realizzazione di due nuovi terminal (uno per le crociere al molo Sammuzzo e uno dedicato a traghetti e ro-ro, ma sul quale attraccheranno anche unità da crociera, al molo Piave). Mentre il molo Vittorio Veneto, dove si trova la vecchia stazione marittima, fino a pochi mesi fa sotto sequestro, sarà un'altra area dedicata alle navi da crociera, dove, in attesa della ristrutturazione dell'edificio esistente, i passeggeri potranno giovare di una stazione provvisoria con tensostruttura, che è in fase di approntamento.

Il progetto è stato presentato ieri a Palermo, nel corso del convegno «Noi, il Mediterraneo 12 mesi l'anno» dal presidente dell'Adsp, Pasqualino Monti, il quale, a nove mesi dal suo insediamento presso l'Authority, ha annunciato lo sblocco, dopo 10 anni, del Piano regolatore portuale di Palermo. Il Prp era fermo per un contenzioso con l'amministrazione comunale, superato grazie al dialogo con il sindaco di Palermo Leoluca Orlando che, nel corso della presentazione di ieri, ha sostenuto il progetto.

Quest'ultimo ha spiegato come, al suo arrivo a Palermo, si sia trovato di fronte «un suq, non un porto, un disordinato reticolo di spazi, tra moli sequestrati e aree abbandonate con una viabilità nella quale il traffico merci e passeggeri conviveva in una zona dello scalo che, con la realizzazione del progetto che abbiamo messo a punto, sarà dedicata esclusivamente ai passeggeri».

Il nuovo corso di Monti è partito dal superamento del contenzioso con il Comune e il dissequestro della stazione marittima e del molo Vittorio Veneto, per il riassetto dei quali sono stati stanziati 30 milioni, provenienti dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dall'Adsp. Nel contempo, è stata avviata la demolizione dei silos presso il molo Piave, per far spazio al nuovo terminal ro-ro. Monti ha anche avviato l'attivazione di finanziamenti per oltre 120 milioni, e messo mano a nuovi piani regolatori per Trapani (fermo al 1968) e Porto Empedocle (al 1962): anche su questi scali l'Adsp intende concentrare una parte di traffico crocieristico. È stato inoltre definito dall'Authority il concorso internazionale di idee per la realizzazione dei terminal palermitani sul molo Piave e sul molo Sammuzzo (opere del valore di

## - segue

---

80 milioni) vinto, in attesa delle procedure definitive per l'assegnazione, dallo studio Valle 3.0 di Roma.

Coinvolte due società europee (una tedesca e una finlandese) per la realizzazione del progetto di Smart Port, che punta a garantire infrastrutture immateriali agli scali dell' Adsp.

Il progetto di Monti per Palermo e i porti del suo sistema, ha ottenuto una buona risposta dai rappresentanti delle maggiori compagnie crocieristiche (Costa Crociere, Royal Caribbean ed Msc), presenti al convegno. In particolare, Gianni Onorato, ceo di Msc Crociere, ha sottolineato che il progetto di Monti «è ambizioso e stupendo», spiegando però che «è anche la condizione minima» per poter avere un vero traffico crocieristico a Palermo. «Non basta l' hardware - ha detto -, ci vogliono anche servizi adeguati e competitivi». In ogni caso Onorato ha affermato che, se ci saranno queste condizioni, la compagnia è «disponibile a investire nella gestione del terminal» crociere di Palermo.

Anche sul fronte traghetti e autostrade del mare, il progetto di Monti, che rivede e migliora l' impostazione del traffico ro-ro su Palermo, ha ottenuto plausi. «Siamo certi - ha affermato Achille Onorato, del gruppo Moby-Tirrenia - che si può aprire una strada per lo sviluppo dei traffici a Palermo e siamo pronti a investire in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale». Gradimento anche dal sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti, Edoardo Rixi, il quale non ha esitato a polemizzare col presidente dell' assemblea regionale siciliana, Gianfranco Micciché che (in contrasto con il vicepresidente della Regione, Gaetano Armao, che ha aperto al piano di Monti), ha propugnato un progetto per la realizzazione di un hub container a Palermo recentemente disegnato dal centro di ricerca Eurispes. «Il turismo crocieristico - ha risposto Rixi - è quello che dà maggiori ricadute a livello economico. Che senso ha, invece, realizzare nuovi porti di transhipment quando questi, in Italia, sono in crisi»?

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Raoul de Forcade*

## Approvato il nuovo piano regolatore del porto

Il sottosegretario alle Infrastrutture Rixi: «Il ruolo delle autostrade del mare colpevolmente sottovalutato». Monti: «Ora un nuovo rapporto fra la città e la struttura portuale».

Giancarlo Macaluso OOO Via libera al piano regolatore del porto fermo da dieci anni. Svelato il nome della società che si è aggiudicata il concorso internazionale di idee per la realizzazione del nuovo terminal crociere. È una parte del bilancio con cui ieri mattina Pasqualino Monti, presidente dell' autorità si sistema portuale della Sicilia Occidentale, si è presentato a una platea di decision maker dei grandi gruppi crocieristici e armatoriali riuniti in una convention con cui le «porte» della Sicilia occidentale si vogliono aprire al mondo.

Non solo progetti, ma immediata esecuzione delle opere per la totale riqualificazione dei quattro porti che ricadono sotto la competenza di Monti: Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

«Non parole, ma fatti». E fatti cui si riferisce Monti significano sblocco dopo dieci anni del Piano regolatore portuale di Palermo, superamento del contenzioso con il Comune e dissequestro della stazione marittima, demolizione dei silos, attivazione di finanziamenti per oltre 120 milioni, ma anche messa a punto dei nuovi piani regolatori di Trapani e Porto Empedocle, vecchi di mezzo secolo. Annunciata la definizione del concorso internazionale di idee per la realizzazione dei due terminal sul molo Piave e sul molo Sammuzzo: è stato vinto dallo studio «Valle 3.0» di Roma. Ieri - presentando tutte queste novità - è stato lanciato un vero e proprio appello alle grandi compagnie crocieristiche che, assumendo impegni infrastrutturali a termine al quale i rappresentanti dei grandi gruppi crocieristici (Carnival, Msc e Royal Caribbean Cruise line) hanno risposto positivamente. Un' apertura di credito rispetto ai progetti e alle proposte illustrate. E la demolizione dei silos granari che facevano parte dello skyline del porto è diventata quasi il simbolo di un nuovo corso.

Palermo e gli altri porti del sistema sono diventati oggetto di impegni espliciti da parte dei maggiori gruppi crocieristici e da parte delle compagnie che gestiscono ferries e autostrade del mare, disposti - come dichiarato ad esempio da Achille Onorato del gruppo Moby-Tirrenia - a investire da subito in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale o dai grandi players crocieristici, interessati - come emerge dagli interventi al convegno odierno - alla gestione della nuova stazione marittima di Palermo.

## - segue

---

Il sottosegretario Edoardo Rixi ha parlato di occasione storica, dopo anni in cui i governi che si sono succeduti alla guida del Paese, «hanno colpevolmente sottovalutato la risorsa mare, in alcuni casi complicando e aggravando, come accaduto con la legge sui dragaggi, il quadro normativo di riferimento». Rixi ha anche insistito sulla necessità di affermare in Europa la centralità del Mediterraneo e di procedere a un coordinamento funzionale fra le competenze sul mare sparse fra di versi ministeri. Necessità ribadita da presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha sottolineato come l'efficienza delle autostrade del mare rappresenti la chiave per garantire l'efficienza del sistema Italia e dal presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che ha rilanciato la proposta di un ministero del Mare.

«L'approvazione del Piano regolatore portuale è un atto importante che getta finalmente le basi per lo sviluppo di un'area strategica per la crescita della città che troppo a lungo è rimasta impantanata in contenziosi - dice il presidente di Ance Palermo, Fabio Sanfratello -. Non possiamo non rilevare che per arrivare a questo atto ci sono voluti dieci anni ma ci auguriamo - chiude Sanfratello - che adesso ci siano tutti i presupposti concreti per programmare e progettare opere che siano in grado di generare nuova economia».

«Il processo di cambiamento è iniziato - commenta il presidente Monti. Il porto diventerà uno spazio funzionale alla città. Bisogna recuperare il rapporto con il bordo dell'acqua e l'utilizzo di questa risorsa come elemento di attrazione».

E ha spiegato che il Prp prevede a Palermo che l'area a sud sia dedicata a passeggeri e sistema crocieristico, a nord, invece, il traffico commerciale e quello Ro-Ro.

MINORENNI.

## Porto Palermo, sbloccato dopo 10 anni il piano regolatore

Avviate demolizioni per ridisegnare lo sviluppo

(ANSA) - GENOVA, 20 LUG - Sbloccato dopo 10 anni il Piano regolatore del porto di Palermo e avviate le demolizioni degli insediamenti e delle vecchie strutture, con l'obiettivo di fare dello scalo uno dei principali hub passeggeri del Mediterraneo.

A fare il punto della situazione, a nove mesi dal suo insediamento, è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti: "Non solo progetti, ma immediata esecuzione delle opere" ha spiegato nel convegno che si è svolto oggi a Palermo. E l'elenco, riportato in una nota è lungo: "Superamento del contenzioso con il Comune e dissequestro della stazione marittima, demolizione dei silos, attivazione di finanziamenti per oltre 120 milioni, ma anche messa a punto dei nuovi piani regolatori di Trapani e Porto Empedocle, vecchi di oltre 50 anni. Inoltre definizione del concorso internazionale di idee per la realizzazione dei due terminal sul molo Piave e sul molo Sammuzzo" più il coinvolgimento di due società europee per la realizzazione del progetto di Smart Port.

## Autostrade del mare e crociere, pronti ad investire a Palermo

Non un assenso generico, ma l'apertura di un credito concreto su Palermo. Il convegno voluto da Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità portuale di sistema del Mare di Sicilia occidentale, ha ottenuto risultati al di là delle aspettative. Oltre a un fortissimo mandato personale espresso a Monti dal sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, Palermo e i porti del suo sistema sono diventati oggetto di impegni espliciti da parte dei maggiori gruppi crocieristici e da parte delle compagnie che gestiscono ferries e autostrade del mare, disposti - come dichiarato ad esempio da Achille Onorato del gruppo Moby-Tirrenia - a investire da subito in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale o dai grandi players crocieristi, interessati - come emerso dagli interventi al convegno odierno - alla gestione della nuova stazione marittima di Palermo. Il sottosegretario Rixi ha parlato di occasione storica, dopo anni in cui i governi che si sono succeduti alla guida del Paese, hanno colpevolmente sottovalutato la risorsa mare, in alcuni casi complicando e aggravando, come accaduto con la legge sui dragaggi, il quadro normativo di riferimento. Edoardo Rixi ha anche insistito sulla necessità di affermare in Europa la centralità del Mediterraneo e di procedere a un coordinamento funzionale fra le competenze sul mare sparse fra diversi ministeri. Necessità ribadita da presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha sottolineato come l'efficienza delle autostrade del mare rappresenti la chiave per garantire l'efficienza del sistema Italia e dal presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che ha rilanciato la proposta di un Ministero del mare. Sulle autostrade del mare, come chiave di sviluppo, si sono concentrati anche gli interventi di Matteo Catani (GNV) e Alessandro Bisanti (Grimaldi) che hanno ricordato i grandi investimenti in atto in questo settore. Affidabilità e qualità anche del territorio sono invece le precondizioni indispensabili per lo sviluppo della nautica (come sottolineato dai rappresentanti di Ucina e Nautica Italiana) e per una reale crescita di quella Blue economy, favorito in questo momento - come rimarcato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - da una situazione geopolitica del Mediterraneo che ha favorito e continua a favorire specie sui passeggeri le destinazioni di Italia, Spagna e Grecia. © Riproduzione riservata.

## Cma Cgm entra nel porto di Zeebrugge

Il 20 luglio 2018, la compagnia marittima francese ha annunciato l'acquisizione del 10% del capitale della società che gestisce il terminal container CSP nel porto belga.

La cinese Cosco e la francese Cma Cgm avviano la collaborazione per gestire il terminal CSP del porto di Zeebrugge. Questa collaborazione è iniziata nel novembre del 2017, quando la società terminalista del Gruppo Cosco, la China Shipping Ports Development, acquisì da APM Terminals (Gruppo Maersk) il controllo della società CSP Zeebrugge Terminal, di cui Cma Cgm è il principale utilizzatore, poiché le sue navi svolgono un terzo della movimentazione totale del terminal. Ora, la compagnia francese entra direttamente nella compagine azionaria del terminal, acquisendo da China Shipping Ports Development il dieci per cento delle azioni tramite la controllata CMA Terminals. In una nota, la compagnia afferma che "la collaborazione strategica tra Cma Cgm e Cosco Shipping Ports potrà favorire lo sviluppo di CSP Zeebrugge per renderlo uno dei principali porti dell'Europa nord-occidentale, grazie alla sua posizione centrale".

## Los Angeles movimento di 723.141 teu a Giugno

Superati per la seconda volta 9,1 mln di container annui

SAN PEDRO – Nello scorso mese di Giugno, il porto di Los Angeles ha movimentato 723.141 teu, registrando una lieve flessione dell'1,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Grazie a questo risultato, lo scalo californiano è riuscito a superare per la seconda volta il volume annuo di 9,1 milioni di teu, segnando 24 mesi di movimento da record.

"Abbiamo chiuso il nostro esercizio fiscale il 30 Giugno con 9.169.779 milioni di teu", ha dichiarato il direttore esecutivo del Port of Los Angeles, Gene Seroka. "Il volume costantemente elevato di container movimentati negli ultimi 24 mesi evidenzia le nostre capacità operative e siamo grati ai nostri terminal, alla forza lavoro ed ai partner della supply chain per i loro sforzi che hanno reso possibile raggiungere questo importante risultato".

"In prospettiva – ha puntualizzato il direttore del porto -, la continua redistribuzione dei servizi delle Alliance nella Baia di San Pedro, unitamente al potenziale impatto delle tariffe doganali recentemente imposte, costituiscono un livello di incertezza per i flussi commerciali che transiteranno dal nostro porto durante la seconda metà del 2018, in quanto potrebbero risultare indeboliti da queste due variabili".

A Giugno 2018 le importazioni sono aumentate del 2,9% a 382.964 teu rispetto all'anno precedente. Le esportazioni invece sono aumentate dell'1,4% a 147.563 teu, mentre i contenitori vuoti sono scesi del 9,7% a 192.613 teu. Complessivamente, il volume registrato a Giugno è stato di 723.141 teu.

Nel primo semestre di quest'anno, il traffico totale di containers è diminuito del 3,9% rispetto al 2017, quando il porto stabilì il record di tutti i tempi della merce movimentata.