LA GAZZETTA MARITTIMA

I QUADERNI.

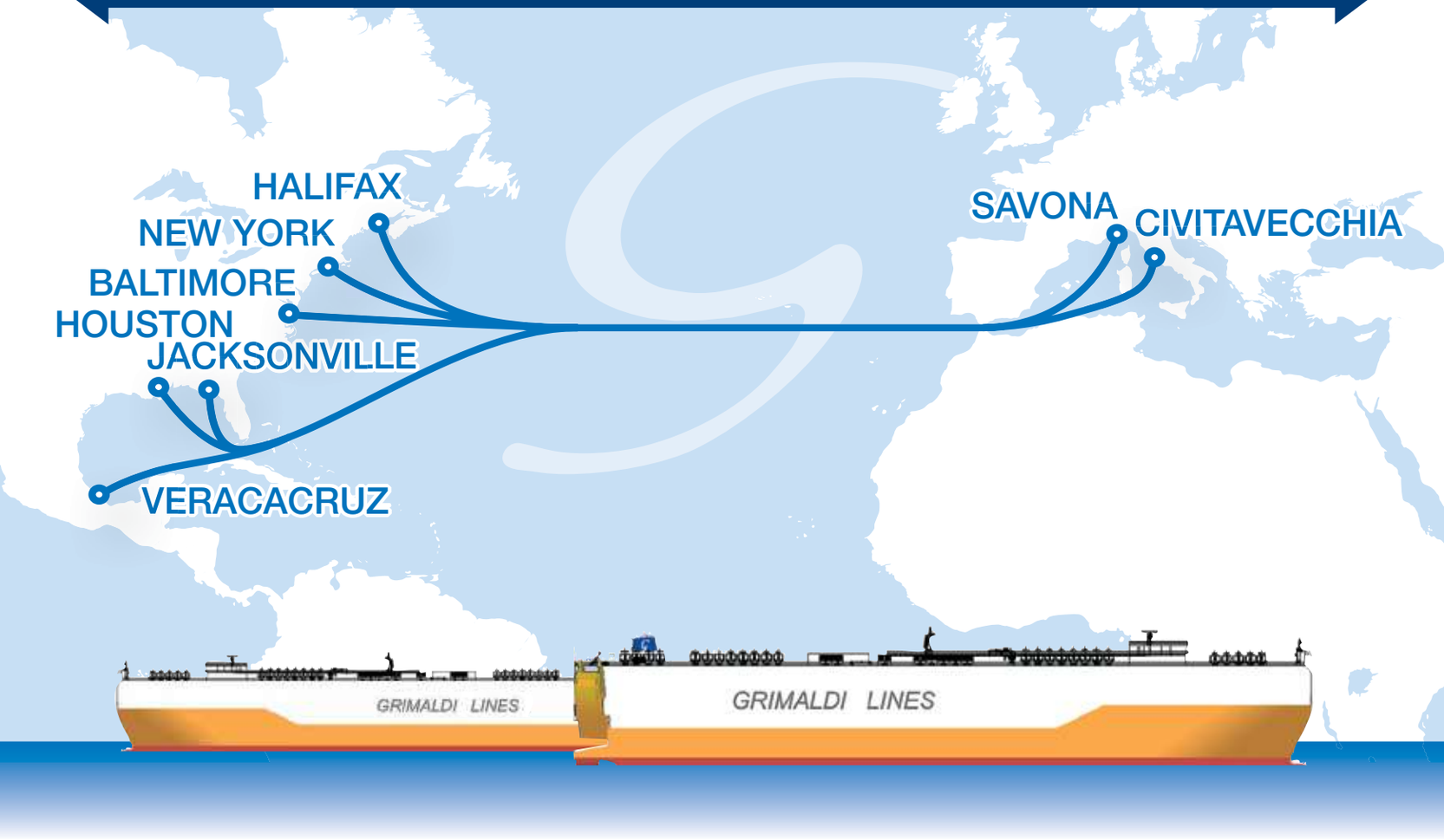
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

LUGLIO 2018

GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO

Contatti Agenzie:

SAVONA:
MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:
ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

ITINERARI ED INFO :
www.grimaldi.napoli.it
euromedquotations@grimaldi.napoli.it

SOMMARIO

5 Riordino e riqualificazione in un grande progetto
9 Progetti Palermo
13 Sant'Erasmo
15 Termini Imerese
16 Fonti finanziarie
17 Trapani
18 Porto Empedocle

LA GAZZETTA MARITTIMA
Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Direzione e redazione
57123 Livorno
Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 57 del 18 Luglio 2018 - P.I. 45%

Un'isola nelle correnti del nuovo

Che la Sicilia sia un mondo, con tutte le sfaccettature complesse e meravigliose di un mondo sospeso tra l'Europa e l'Africa, lo si è sempre saputo. Che la Sicilia occidentale sia un mondo in quel mondo, dove culture, religioni, razze e "regole" hanno pescato il meglio (e qualche volta anche il non meglio) di ciascuna, lo afferma la Storia, quella con la maiuscola. Dai greci ai cartaginesi, dai romani agli arabi fino al normanni, ciascuna cultura ha ancora oggi le sue tracce.

Ma sbaglierebbe chi considerasse la Sicilia un museo, o un laboratorio culturale, o ancora un insieme di monadi autonome e ancorate strettamente al proprio territorio e ai propri riti, come può apparire dai romanzi di Camilleri più ancora che di Verga. In particolare la Sicilia che si proietta sul mare è una realtà dinamica, in alcuni aspetti più avanzata, più veloce, più "intelligente" di quella del resto della penisola. Isola nelle correnti, scriverebbe qualcuno: per dire che correnti di pensiero, di azione e di progetti non mancano, al contrario di una iconografia che per qualcuno è ancora quella del "Padrino".

In questo Melting Pot complesso e affascinante è piovuto, a guidare i porti siciliani della parte occidentale, l'ex presidente dei porti di Roma e presidente di Assoporti. Conosco Pasqualino Monti da anni e ne ho seguito l'impegno sia come presidente dei presidenti in Assoporti, sia come demiurgo di Civitavecchia. Nel bene e nel male, Monti è stato capace di lasciare tracce profonde: e di dare alla gestione del potere sul porto, ancora nel quadro di una legge 84/94 che peccava di alcune arretratezze, un dinamismo nuovo. Leggete la sua intervista nelle pagine che seguono. Ma prima ancora, provate a fare un confronto dei porti di Roma, da Civitavecchia a Fiumicino in particolare, su com'erano prima di Monti e come sono adesso. Il ministro Delrio, che certo non ha peli sulla lingua e non ha mancato di stroncare chi a suo parere non era all'altezza, ha avuto modo di definire Monti uno dei migliori presidenti dei porti italiani. Malgrado non gli siano certo mancati i problemi.

Non sono qui a tesser lodi. Vorrei solo dare pane al pane e vino al vino. L'attuale sistema dei porti della Sicilia occidentale sta preparandosi a un salto di qualità che - leggete l'intervista e il resto del Quaderno - punta sulla vocazione turistica ma anche sulla polifunzionalità degli scali: una dottrina se vogliamo semplice e logica, ma che ha cozzato fino ad oggi con l'incredibile burocrazia nazionale, qualche volta ulteriormente complicata con i bizantinismi di quella siciliana. Mi auguro - e dobbiamo augurarcelo tutti - che il riordino e la riqualificazione cui l'AdSP punta, siano l'inizio di un percorso pieno di successi e di orgoglio siciliano.

Antonio Fulvi

RIMORCHI PORTUALI
SALVATAGGI

NERI
MARITIME SOLUTIONS SINCE 1895

TUTELA AMBIENTE MARINO
DEPOSITI COSTIERI

Fratelli Neri SpA - Impresa Tito Neri Srl - Neri Depositi Costieri SpA - Depositi Costieri del Tirreno Srl

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE PASQUALINO MONTI

Riordino e riqualificazione in un grande progetto

Pasqualino Monti

Presidente Monti, il rilancio del porto di Palermo, nel quadro del sistema del mar di Sicilia occidentale, registra già importanti risultati, come i lavori alla stazione crociere, il riassetto delle banchine, la riorganizzazione interna. Con la nuova parola d'ordine del convegno dei prossimi giorni, "Noi, il Mediterraneo... 12 mesi all'anno" si apre una nuova stagione?

"Quando per la prima volta ho visitato i porti che fanno parte dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, davano l'idea di luoghi di frontiera, di passaggio: vecchi piani regolatori, disordinate economie, infrastrutture ai minimi termini. Ho capito che la futura offerta portuale non poteva che partire da quattro passaggi strategici: pianificare, programmare, progettare e realizzare, propedeutici per dare a un'area una propria redditività. Oggi il processo di cambiamento è iniziato: i porti - ognuno con propri tempi - diventeranno uno spazio di sosta, funzionale alla città stessa. Una meta programmata e voluta, un'occasione per immergersi in un'atmosfera diversa. Bisogna recuperare il rapporto con il bordo dell'acqua e l'utilizzo di questa risorsa come elemento di attrazione: sempre più percorsi devono incrociarsi tra porto, mare e città, fino a credere possibile tutto: economie, traffici, commerci, tempo libero, spettacoli, cultura".

Palermo, ma insieme alla città anche tutta la Sicilia del "sistema"- Termini, Porto Empedocle e Trapani- è una sintesi dell'incrocio di civiltà praticamente unico, a lungo mortificato da visioni forse troppo localistiche. Per dare giusto valore anche economico a questi tesori occorre però lavorare in piena si-

WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

Global Service srl

REVAMPING
GRU

FULL
RENTAL

MANUTENZIONE
BANCHINE

PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI
VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

SEDE
OPERATIVA

PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24

nergia con le altre istituzioni, dall'Autorità marittima ai Comuni, Province e Regione. É riuscito, come Autorità di sistema, a venirne a capo?
"Credo che "raccordo" sia il sostantivo da declinare sempre, con le politiche nazionali del governo, come impone la nuova legge, ma anche con le istituzioni locali. Qui una componente decisiva per realizzare i progetti - concreti, e non libro dei sogni - è, infatti, il rapporto con la Regione siciliana, con i comuni coinvolti e con la Città metropolitana, con l'Autorità marittima, istituzioni con le quali abbiamo un dialogo costante per sintonizzare i programmi di sviluppo del porto con quelli di sviluppo dei territori. Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle partono da storie differenti e si preparano a scrivere altre pagine di una narrazione che non può che essere ancora differente, ma assolutamente complementare. Il modello Sicilia occidentale è sintetizzato da tanti progetti - grandi e piccoli - da portare avanti, insieme, disegnando una mappa industriale dei quattro scali per una proposta unica, partendo da una razionalizzazione degli spazi portuali. Dare attenzione e pari dignità a tutti gli scali, assecondandone le vocazioni, è il mio impegno, sempre seguendo le esigenze e le indicazioni del mercato. Nella Sicilia occidentale le navi da crociera avranno la possibilità di scalare un'ampia varietà di porti, alcuni di essi hanno limiti operativi che riducono il numero degli attracchi possibili ma tale "diversità"- di presupposti, organizzazione, problematiche e risultati - rappresenta l'opportunità per un nuovo slancio e un'ulteriore efficienza. Ovviamente dopo un complesso riordino e una indispensabile riqualificazione, ormai in corso".
Per il turismo ma anche e specialmente per la logistica in senso più lato, porti, Autostrade del mare e aeroporti sono assets che devono lavorare in sinergia. Siete sulla strada per ottenerlo?
"Tutti gli scali del lato ovest della Sicilia hanno potenzialità straordinarie di sviluppo nel settore delle crociere come in quello delle autostrade del mare, della cantieristica, dei marina yachting e, più in generale, della Blue economy: in questo scenario complesso sono chiamati a recitare la loro parte, facendo decollare in modo adeguato l'offerta turistica, ambientale, paesaggistica e culturale siciliana, attraverso una crescita migliore, basata su nuovi elementi e concetti. Ritengo importante che Palermo diventi *home port*, cioè non solo un porto di transito ma uno scalo in cui i passeggeri possano iniziare e concludere la loro crociera. Il che comporterebbe non pochi vantaggi di indotto: i crocieristi arriverebbero qui in aereo, magari con qualche giorno di anticipo per visitare la città prima di imbarcarsi, e da qui ripartirebbero dopo la crociera. Su un eventuale collegamento porto-aeroporto si discuterà, ci teniamo a collaborare con la Gesap, la società che gestisce l'aeroporto, e far comunicare le rispettive realtà".
Lei ha avuto anche di recente minacce personali, messaggi intimidatori: fattori isolati o il segnale che si sta finalmente incidendo un bubbone?
"Continuare a fare, è questo l'unico messaggio che mi sento di dare. Continueremo, infatti, a fare tutto ciò che serve per rendere i porti del network all'altezza dei loro territori e delle loro potenzialità. Sempre nella massima trasparenza e nel rispetto della legalità. Come il protocollo appena firmato con la Prefettura dimostra".
Dopo essere stato uno dei presidenti storici di Assoporti, lei è uscito dall'associazione lamentando che non ci sono obiettivi chiari né chiare mission anche verso il governo e il MIT. Può illustrarci quali sono i suoi suggerimenti per un'Assoporti che a suo parere, ritorni ad avere più peso?
"Quel gesto è stato il risultato di una riflessione approfondita sugli obiettivi e la strategia che dovrebbe porsi l'Associazione dei porti italiani e sulla totale assenza della stessa Assoporti dal dibattito vero e reale sul futuro della portualità italiana. L'Associazione aveva una missione di cambiamento delineata e disegnata lasciata da me in eredità a Zeno D'Agostino. Nuove risorse umane, preparate e qualificate, a rappresentare l'Associazione a Bruxelles e a Roma, in pieno raccordo con le istituzioni europee e nazionali; un centro studi utile ad avere un quadro di insieme dell'intermodalità nazionale e, quindi, non solo dei porti ma anche delle altre modalità di trasporto a supporto del ruolo di promozione che ciascun presidente di AdSP dovrebbe portare avanti; un ufficio interno dotato di risorse molto valide tecnicamente che capace di fare da collante per aiutare le Adsp a essere più uniformi e omogenee nel trattare gli stessi argomenti, dai regolamenti ai servizi di interesse generale. E tanto altro".
La riforma della riforma firmata dall'allora ministro Delrio sembra ancor oggi in divenire, nel senso che i processi integrativi, di finanziamento ma anche di "governance" nel MIT non sono stati completati. Quali problemi vi comporta, se ve ne comporta, questa situazione?
"La riforma della *governance* dei porti, che ha ridotto da 24 a 15 il numero delle Authority ed è stata messa a punto dal governo anche con l'obiettivo di rendere operativamente snelli i processi decisionali, si scontra con un allarmante rallentamento amministrativo. Un'impasse che pesa inevitabilmente sul futuro dei nostri porti. La burocrazia blocca questo paese premiando chi non fa e tentando di annientare chi produce, chi rischia, chi crea occupazione. Gli indicatori delle occasioni perdute, della disattenzione colpevole sono infiniti".
Il sistema portuale che lei presiede è geograficamente tra i più vocati ai traffici trans-mediterranei, in particolare verso il Nord Africa occidentale ma non solo. Da anni si parla di una normalizzazione del Maghreb che aprirebbe ulteriormente il suo sistema a nuove Autostrade del mare ro/ro e ro/pax. Esistono da parte vostra studi e prospettive sul tema?
"Su questa domanda dobbiamo agganciarci alle due precedenti. Secondo me, Assoporti dovrebbe assistere gli scali con studi approfonditi, con una regia che faccia da collante tra le varie realtà, visto che le Autorità di Sistema ormai si muovono tra i confini strettissimi della pubblica amministrazione, i cavilli e la burocrazia pazza. Mali endemici, quasi una malaria di Stato. Inoltre ritengo che aver inserito la riforma della riforma dei porti - e, quindi, della prima industria del Paese - nel riordino della pubblica amministrazione è stato un grave, gravissimo, errore perché si è ceduto alla funzione pubblica su questioni fondamentali nella gestione di uno scalo che, è bene ricordare, produce economia reale e occupazione, non pezzi di carta".

A. F.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.
Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.

RINA RINA RINA

AEO ENERGIA VERDE

TDT
GIP GROUP

Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

Petergraf

Progetti Palermo

La foto – chiara - del porto palermitano e un piano industriale fino al 2030, adesso ci sono. A Palermo è iniziata l'ora della concretezza, partendo da una consapevolezza: la qualità della vita nel capoluogo siciliano è determinata in grande misura da ciò che avviene sulle aree del *waterfront*. Da qui l'esigenza di una visione comune sui futuri scenari di sviluppo di due entità intimamente legate: città e porto, attraverso una ricerca di nuove e innovative prospettive per un binomio così antico. I nuovi fronti marittimi delle città portuali vengono dunque intesi non più come ultime, e talvolta slabbrate, propaggini di una città ricca di storia ma, come nel passato, autentiche porte a mare, oggi ripensate e riprogettate come inediti cuori di una vita sociale che finalmente recupera spazi per troppo tempo negati o pressoché inaccessibili. Nel caso di Palermo, il *waterfront* è anche il portale di una potente piattaforma situata in pieno Mediterraneo che deve insediare funzioni in grado di superare la retorica delle aree depresse per sviluppare il capitale territoriale che possiede. Se una città si misura soprattutto dall'ampiezza della sua visione e dall'altezza dei suoi sogni, l'obiettivo dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale è quello di offrire ai cittadini nuovi spazi e nuove modalità di vita, per rendere il fronte costiero luogo della quotidianità. Ma è anche quello di attrarre traffici e, in questo senso, sarà importante il nuovo piano operativo su cui si lavora da tempo. Il porto, adeguatamente infrastrutturato, godrà di un respiro meno affannato e più ordinato, nessuna commistione tra crociere e merci sopravvivrà al nuovo assetto interno, dove i camion saranno concentrati nell'area nord, mentre il lato sud sarà dedicato ai passeggeri che sbarcheranno in città e dovranno avere mille occhi per contenere tanta bellezza: il Castello a Mare, la Cala, il Foro Italico, Porta Felice, Palazzo Butera e la passeggiata delle Cattive, fino a penetrare alla Kalsa, con lo Steri, piazza Marina, la Galleria Abatellis, l'Oratorio dei Bianchi, l'Orto Botanico. Ed è solo l'inizio…

Ecco, in sintesi, l'avviato percorso di riqualificazione, messo in piedi in meno di un anno dalla nuova *governance* dell'AdSP per il rilancio del porto.

Stazione marittima e tensostruttura provvisoria

Stazione Marittima com'era

Il progetto per la riqualificazione della stazione marittima risponde alle necessità funzionali in crescita, che domandano nuovi dispositivi tecnologici e una maggiore comodità per i passeggeri. Finalmente dopo sette anni di scontri e contenziosi amministrativi tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e l'impresa appaltatrice, la So.Co.Stra.Mo, si è sbloccata, grazie alla proficua collaborazione con il Provveditorato alle Opere pubbliche, la vicenda che ha tenuto la stazione marittima del porto di Palermo sotto sequestro, interdetta ai passeggeri e chiusa ai necessari lavori, senza che nulla si muovesse. Oggi, appianate le dispute, si riparte con un investimento di 30 milioni di euro e, appena la ditta So.Co.Stra.Mo consegnerà il progetto esecutivo inizieranno i lavori che dureranno due anni. Ventiquattro mesi durante i quali sarà indispensabile poter usufruire della tensostruttura provvisoria, anch'essa situata sul molo Vittorio Veneto e in stato di abbandono, ma ora completamente rinnovata nell'arredo (300 mila euro) e dotata di nuovi macchinari radiogeni per la sicurezza dei bagagli, con sei file di controlli. Finalmente prende forma un terminal per navi che non trasportano più 800/1000 persone ma 5/6mila in un'unica toccata.

Molo Vittorio Veneto

Non era solo la stazione marittima a essere imprigionata tra beghe legali. Anche il sequestro del molo Vittorio Veneto si è a lungo trascinato senza sbocchi, prima che, grazie anche all'Autorità marittima, si è arrivati a un prezioso traguardo: il dissequestro della banchina e, di conseguenza, un attracco in più.

Un risultato fatto di rapporti ricuciti, di velocità impressa, di tempi rispettati.

Demolizione sili

Silos Molo Piave com'erano

Silos Molo Piave inizio demolizione

Dallo smantellamento dei sili granari (valore del progetto 1.200.000,00) è cominciata, simbolicamente, la rivoluzione nel porto di Palermo. E' il passo di maggiore visibilità, da dove inizia il disegno del nuovo skyline portuale. Dietro però ci sono, per dare l'idea di un porto aperto alla città, anche le demolizioni dei corpi bassi su via Crispi, strutture fatiscenti e inutili, sostituite da altre che creeranno le condizioni per un incremento del Pil portuale e, quindi, dell'occupazione. Demoliti i sili, in attesa del nuovo terminal ro-ro, verrà costruita una tensostruttura provvisoria (valore del progetto 2.500.000,00).

Moli Sammuzzo e Piave "Concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto"

DPP Concorso Internazionale d'idee

Vista Terminal 1

Vista Terminal 2

In tema di rigenerazione del *waterfront*, l'Authority ha lanciato un concorso internazionale di idee per la progettazione di due terminal, uno crocieristico e l'altro ro-ro, mettendo in palio incarichi e un montepremi che sfiorano i 100mila euro. L'area interessata dal concorso si estende per circa 140 mila mq, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia, comprendendo una fascia urbana che dalla base dei moli raggiunge il limite con la città. Più in particolare, il terminal crociere sarà realizzato sulla banchina Sammuzzo, attualmente interessata da movimentazioni di merci e usi misti. Il nuovo edificio sarà uno spazio multiuso, flessibile, integrato nel paesaggio e connesso tramite un varco pedonale all'area accessibile da via Patti, agevolando così l'uscita dei crocieristi verso il centro storico: si configurerà come un nuovo *landmark* urbano, luogo simbolo dell'apertura del porto che possa fungere anche da spazio pubblico per una città che torna a guardare al mare. Il molo Piave, liberato dall'ingombrante presenza dei sili, avrà il suo terminal ro-ro: il progetto ambisce a generare nuovi spazi pubblici urbani in stretta relazione con il porto, aree pedonali, giardini da connettere con il fronte urbano, nuove piazze e aree commerciali, producendo una interfaccia in grado di assicurare l'innesto tra funzioni e spazi urbani e portuali. Il concorso si concentra sui nuovi terminal, ma coinvolge anche le aree di interfaccia con la città, strumentali alle nuove infrastrutture, e si inserisce nell'ambito delle previsioni del Piano regolatore del porto in via di approvazione. L'obiettivo è anche quello di ridurre la separazione visiva e fisica tra la città e il suo porto, ridisegnando i flussi e portando, attraverso nuovi funzioni, la vita cittadina sul fronte mare.

I porticcioli: Arenella, Acquasanta e Sant'Erasmo

Riqualificazione Sant'Erasmo

Il recupero delle borgate marinare, luoghi dell'identità marinara, è importante per produrre nuova qualità urbana, proprio perché si tratta di territori complessi di grande valore identitario e simbolico. Quello che prevede la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo, posto al confine della giurisdizione dell'AdSP, è stato uno dei primi progetti mandati avanti, appena dopo l'insediamento, lo scorso anno, del presidente Monti: interventi a bassissimo impatto, strutture leggere e temporanee (ne parliamo in un altro articolo). Analogo lavoro sta per essere portato avanti all'Arenella con i lavori di completamento del molo foraneo, secondo il Prp vigente (12 milioni e mezzo) e all'Acquasanta dove ci sarà una sistemazione generale, per ricostruire il rapporto con la borgata, da sotto la piazza al triangolo della cassa di colmata con relativa pedonalizzazione. Inoltre la società Marina di Villa Igiea lavora al suo progetto di riqualificazione con un investimento di 10 milioni di euro. Tutti gli interventi sono propedeutici a mettere il porto nelle condizioni di manifestare quelle potenzialità ancora inespresse che lo rendano all'altezza della città su cui insiste.

Completamento molo foraneo Arenella

Riqualificazione Marina Villa Igiea

Cantieri navali

Cantieri navali

L'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti, sta provvedendo ai lavori di consolidamento e messa in sicurezza statica preliminare allo svuotamento della vasca bacino e alle successive indagini e verifiche propedeutiche al progetto generale di completamento (30.215.319,92 di euro l'impegno economico). L'esperienza accumulata in questi anni da Fincantieri è diventata un punto di riferimento a livello mondiale per operazioni qualificate e sofisticate che richiedono un alto livello tecnologico: consapevole di ciò, l'AdSP si è adoperata per supportare Fincantieri e assicurare la massima efficienza e sicurezza allo stabilimento di Palermo e, in particolare, al bacino di 400 mila TPL, dove vengono realizzati gli interventi di trasformazione/riparazione navale. E' in corso la gara per i lavori di disotturazione del canale di scarico di soprappieno, in area limitrofa a Fincantieri, e per questo consistente intervento di miglioramento delle sottostrutture, è prevista una spesa di oltre 5 milioni di euro. Le concessioni a Fincantieri sono state tutte quante confermate ed e in atto un'interlocuzione con la stessa Fincantieri su una eventuale redistribuzione e un allargamento delle aree, a condizione che l'azienda fornisca un piano industriale con una chiara missione produttiva di costruzioni di navi intere, oltre che di riparazioni e trasformazioni navali.

LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR

Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

Sant'Erasmo

Vecchie foto raccontano la storia del piano di Sant'Erasmo che nei secoli è stato un centro economico aggregativo con una proficua attività commerciale, dal tonno agli agrumi, all'uva, al tabacco, alle cartiere e agli stabilimenti balneari. Poi l'abbandono. Oggi però, nell'ambito del processo di riqualificazione del fronte a mare urbano, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con un'opera di complessiva riqualificazione del porticciolo storico di Sant'Erasmo, di grattare via quella patina di "grande bruttezza" che lo ha ricoperto. Via la maschera, un progetto di suolo riattiverà dinamiche in grado di "ripopolare" funzioni e usi questo importante tratto della costa urbana della città. Il Piano di Sant'Erasmo, così viene denominato nella toponomastica storica della città, è stato a lungo luogo identitario di prima importanza della Palermo città d'acqua, almeno fino all'inizio della seconda guerra mondiale che stabilisce un punto di svolta nelle relazioni, fino ad allora simbiotiche, tra città e mare. Fu il più importante approdo fuori le mura, luogo di produzione di una cultura marinara, ormai del tutto dispersa. Fino ai primi del '900 la borgata di Sant'Erasmo si adoperava nella pesca del tonno, qui si svolgevano rassegne militari ed era anche il luogo prediletto per accendere i roghi della Santa Inquisizione, qui Garibaldi e i principi di Savoia inaugurarono un pubblio tiro a segno. La storia dell'abbandono e del successivo degrado del porticciolo è comune a tutto il sistema costiero urbano, iniziata con il secondo conflitto mondiale e andata avanti finoo a una decina di anni fa, quando fu avviata dall'Autorità Portuale di Palermo e dal Comune di Palermo un processo di progressiva riqualificazione del *waterfront* urbano per riconsegnarlo alla città, integrando all'interno della costa urbana funzioni prettamente portuali con quelle maggiormente connesse all'ozio urbano. L'intervento – 4 milioni il valore del progetto - voluto oggi dall'AdSP non prevede opere a mare di dragaggio dei fondali o di protezione idraulico-marittima dell'invaso, e si limita a introdurre una nuova pavimentazione, a restaurare i tratti di pavimentazione originaria in basole e a prevedere tre edifici con funzioni e dimensioni diversificate. I lavori si estenderanno successivamente anche alla porzione più orientale della passeggiata a mare del Foro Italico, quella non interessata dai lavori di realizzazione del giardino a mare, firmata oltre dieci anni fa dall'architetto Italo Rota; verrà pavimentata, e abbellita da nuovi arredi urbani e giochi per bambini. Le principali scelte morfologiche e spaziali prevedono di restituire alla piena pedonalizzazione l'intera area di progetto e la demolizione del distributore di benzina ridarà continuità al marciapiedi lungo la strada. Su questo troverà spazio anche un tratto destinato alla pista ciclabile che, in tal modo, sarà riconnessa a quella del Foro Italico. L'accesso al traffico verrà limitato e gli interventi configureranno un *unicum* in grado di riattivare una passeggiata costiera del tutto desueta, che collegherà, da sud a nord, Sant'Erasmo e la sua spiaggetta al Foro Italico, fino all'emiciclo della Cala e al Castello a Mare. La filosofia progettuale, infatti, punta alla valorizzazione delle areei pedonali e alla demolizione di muri, cancellate e barriere e prevede la demolizione del padiglione De Ciccio, attualmente in uso al limitrofo convento di Padre Messina. La struttura verrà sostituita da un edificio di minor impatto volumetrico con un punto ristoro, una club house e uno spazio polivalente. Inoltre, la demolizione delle recinzioni comporterà la riapertura alla fruizione pubblica della parte tra il nuovo edificio e il complesso di Padre Messina. Il porto sarà pavimentato, in parte riutilizzando le basole, antica pietra siciliana, esistenti, e in parte integrandole con nuove in pietra calcarea. Sul fronte meridionale del porto è previsto un piccolo padiglione che ospiterà attività diversificate: una sorta di piccolo *urban centre* della costa urbana in cui presentare progetti e iniziative legate allo sviluppo della costa urbana della città. L'intervento sarà delimitato da un giardino e da un sistema di verde utile a schermare lo stato fatiscente degli edifici sullo sfondo: un filare di alberi sarà posto sul confine meridionale e le essenze saranno scelte tra quelle autoctone sulla base di un approfondito progetto in corso di redazione. Ancora verde: verranno mantenute tutte le alberature esistenti e le siepi serviranno a smorzare il rumore proveniente dalla contigua e trafficata via Messina Marine. Così il Piano di Sant'Erasmo, assolato e polveroso, non sarà più solamente al centro del degrado e delle belle parole, ma abbandonerà la sua solitudine e tornerà a essere un punto frequentato della città. Tra tradizione e innovazione.

Porticciolo Sant'Erasmo prima

Porticciolo Sant'Erasmo dopo

Custom Brokers
Warehouses
Ship Brokers
Stevedoring
Ship Agents

Centro Internazionale Spedizioni Spa
57122 LIVORNO - Via delle Cateratte, 66
Tel +39 0586 887.121 Fax +39 0586 887.740
mail: cislivorno@cislivorno.it web: www.cislivorno.it

Termini Imerese

La parole d'ordine è riqualificazione dell'offerta portuale dell'intero network dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale per dimostrare al mercato affidabilità, efficienza e rapidità nel raggiungere gli obiettivi. Ma soprattutto bisogna conquistare il rispetto del mercato, e di chi pensa alla Sicilia e ai suoi porti come a una terra di nessuno senza reali speranze.

Termini Imerese, fondamentale nodo viario, è un porto che può dire tanto in termini di traffico merci ma non ha i fondali adeguati. Ecco perché lavori propedeutici all'incremento del traffico ro-ro per i collegamenti con il centro e nord Italia, ma anche della crocieristica, sono il completamento del molo sopraflutto (valore del progetto: 20,05 milioni di euro con fondi Pon); il completamento dei lavori del molo sottoflutto (valore del progetto: 30 milioni di euro di fondi ministeriali); quindi l'operazione di dragaggio per portare il fondale a 10 metri (valore del progetto 35,3 milioni di euro con fondi europei, Pon - Infrastrutture e reti). Il presidente Pasqualino Monti ha sempre sottolineato l'importanza delle cosiddette autostrade del mare, della rete internodale che parte proprio da Termini Imerese: si crede molto nel nuovo porto termitano e nella sua capacità di trasformare l'economia del centro che paga ancora, a livello occupazionale, l'abbandono della Fiat.

Qui anche i crocieristi – si potrebbe intercettare la cospicua fetta dei "repeaters" - potrebbero trovare punti di grande bellezza: le chiese che punteggiano di cupole la cittadina, l'antico acquedotto, e un entroterra che contiene preziosità come il sito archeologico di Himera con il suo contributo rilevante per comprendere l'organizzazione di una coloniagreca; più distanti, verso Palermo, le Terme arabe di Cefalà Diana, che meriterebbero un maggiore flusso turistico. Nei secoli Termini Imerese ha rappresentato un importante centro di raccolta per il commercio del grano, instaurando rapporti commerciali con i principali porti del Mediterraneo, da Genova a Pisa, da Venezia a Marsiglia e a Barcellona. E oggi a nuovi rapporti vuol farsi trovare pronta.

Molo sopraflutto

Molo sottoflutto

Molo dragaggio

Fonti finanziarie

Palermo è nodo del Corridoio Scan-Med, armatura infrastrutturale multimodale che ricentralizza il Mezzogiorno come piattaforma logistica euromediterranea, capace di competere con le altre nazioni che si affacciano sul "mare in mezzo alle terre".

L'AdSP intercetta i fondi PON I&R Infrastrutture e Reti 2014/20 con tre interventi di infrastrutturazione portuale di importo complessivo pari ad € 96.000.000,00, strategici per lo sviluppo del nodo "core Palermo e Termini Imerese" nel Corridoio scandinavo mediterraneo.

L'adeguamento della rete dei porti dell'AdSP agli standard europei è l'obiettivo dell'attivazione del Fondo per lo Sviluppo e Coesione - Patto per il Sud della Regione Siciliana - FSC 2014/20 - per € 3.790.000,00 - realizzazione del Port Facility Security Plan (reg CE 725/04), e € 5.000.000,00 PON I&R 14/20 programmati per realizzazione della Piattaforma telematica di controllo accessi.

Dal rafforzamento del raccordo con i Centri di Costo regionali e nazionali, in favore di interventi fondamentali dei porti del nodo Core, nascono l'Accordo di Programma Quadro Termini Imerese, rinnovato per circa 20 milioni e la disponibilità al rinnovo dello strumento finanziario a supporto della Stazione marittima per circa 7 milioni.

L'AdSP punta ad attrarre le fonti finanziarie del sistema dei contributi europei destinati ai porti della rete europea TEN-T, con particolare attenzione al CEF" Connecting Europe Facility", bando 2018 e 2019, preparandosi a concorrere con proposte di progettazione e di interventi infrastrutturali in ambito marittimo portuale per un ammontare di cofinanziamento richiesto pari a circa 46.500.000,00 (progetto definitivo/esecutivo Terminal Ro-Ro Palermo €5.000.000,00 - Intervento Terminal Ro-Ro cofinanziamento € 21.000.000,00 - Intervento bacino di carenaggio da 150.000 TPL € 24.000.000,00).

Il Programma di Azione Complementare del PON I&R – Infrastrutture e reti - 2014/20, grazie alla concertazione Stato-Regione offrirà un'ulteriore opportunità per le infrastrutturazioni del *waterfront* dei porti di Palermo e Trapani nonché l'occasione di sviluppo Green Port per Porto Empedocle.

Green Port

Area Progetto Terminal ro/ro

Molo Piave Area Progetto Terminal ro/ro

Trapani

Sono state costruite in fretta le condizioni per un'integrazione senza traumi nell'Autorità di Sistema dei porti di Trapani e Porto Empedocle che, assieme a Palermo e a Termini Imerese, formano oggi un vero abbraccio alla parte più occidentale dell'isola.

La nuova autorità di sistema portuale, che parte storicamente a Palermo e Termini, non ha dedicato minore attenzione al porto di Trapani, l'impegno è stato pieno, partendo da zero con un lavoro imponente in una struttura che – non essendo sede di Autorità portuale - era priva di qualunque tipo di programmazione e di pianificazione.

Il sistema di collegamenti va migliorato e l'inizio è stato, e non poteva essere diversamente, in salita, tra difficoltà infrastrutturali e strumenti urbanistici obsoleti. Il piano regolatore portuale è datato 1962 e senza uno strumento urbanistico di base non si possono immaginare nuove infrastrutture. Ecco che prima di realizzare strutture ricettive, è sembrato opportuno pianificare e progettare. L'impegno numero uno per una profonda riqualificazione dello scalo, è stato quello di migliorare - con un piccolo terminal, ottanta metri di lunghezza lineare, i cui lavori partiranno in autunno - l'accoglienza dei passeggeri in partenza per le isole minori, le Egadi e Pantelleria, la loro attesa al riparo da ogni situazione climatica. Un modo per trasformare un pezzo importante di città e rispondere a esigenze a lungo trascurate: valore del progetto: 1.200.000,00 di euro. Sono già corso i lavori di sistemazione dell' esistente stazione marittima, che accoglierà gli uffici dell'Autorità di Sistema, e si prevede anche un intervento di rettifica alla banchina Garibaldi. Opere che, durante la progettazione del nuovo piano regolatore portuale, dovranno aiutare la fase di rinascita e dunque di presentazione e promozione dello scalo al mercato dello shipping nazionale ed internazionale.

A Trapani, dove esiste un mix di realtà industriale e crocieristica, il terminal container lavora bene, movimentando le più svariate tipologie di merci e garantendo prestazioni efficienti e veloci.

Va, invece, ricostruito il rapporto con il nord Africa, che già interessa alcune compagnie di navigazione, e con le autostrade del mare in generale, partendo dall'autotrasporto, per accrescere la competitività della modalità di trasporto combinata strada-mare che deve diventare redditizia, regolare e frequente. Un grande lavoro che richiederà tempo ma per arrivare bisogna pur partire.

Una buona notizia arriva dalla cantieristica, in particolare da quella destinata ai mega yacht, settore in cui è stata aggiudicata una concessione alla società Marinedì con conseguenti investimenti, tutti privati, sulla banchina Isolella, dove sono previsti anche dei posti barca. In tale direzione si muove anche la Regione siciliana che, con l'assessorato alle attività produttive, sta lavorando alla ultimazione della ristrutturazione del bacino galleggiante da 4.000 tonnellate.

Alcune compagnie di crociera sono incuriosite e attratte da un territorio zeppo di archeologia, arte, paesaggi, enogastronomia di qualità come quello trapanese, che bisogna far conoscere, movimentando i traffici, dopo il riordino complessivo di uno scalo, vera porta d'ingresso verso le aree archeologiche di Segesta e Selinunte e la loro infusione nel mondo classico, l'isolotto di Mozia, avamposto fenicio, e altre preziosità sparpagliate in ogni angolo, sul mare come San Vito Lo Capo con la sua spiaggia di sabbia bianca, o su un monte come Erice con il suo aspetto medievale. Tutti luoghi da raggiungere non prima di aver passeggiato nel centro storico di Trapani, un gioiello recuperato e ritrovato.

Area Banchina rettificata

Porto Empedocle

Quando alle prime luci dell'alba dello scorso 6 aprile, la "Pacific Princess", un gioiello del mare, è entrata nel porto di Porto Empedocle, per la cittadina dell'agrigentino è iniziata una giornata particolare. Seicento crocieristi, infatti, sono sbarcati, pronti a invadere le sue strade e a spingersi fino alla Valle dei Templi, la Scala dei Turchi, la casa natale di Pirandello. E' il capitolo di un libro cha Porto Empedocle vorrebbe sfogliare più spesso ma il suo porto necessita di un intervento massiccio e di un progetto credibile in grado di attivare le risorse necessarie per lavorare alla realizzazione di una macchina che funzioni e che attualmente non esiste.

La riqualificazione di ogni *waterfront* presenta tratti peculiari, a Palermo come Porto Empedocle: un riposizionamento di alcune funzioni portuali importanti, una diversa relazione tra il porto e la città, un ruolo più incisivo delle funzioni portuali sull'economia cittadina, sinonimo di modernizzazione dell'assetto urbano. Si tratta di processi di lunga durata, da avviare anche a Porto Empedocle, dove si paga lo scotto di ritardi logistici e mancati investimenti, a patto, però, di possedere gli opportuni strumenti. Lavorare al piano regolatore portuale, che qui risale al 1968, diventa così prioritario: nel frattempo verrà realizzata una piccola struttura ricettiva per crociere di nicchia che scelgono questo scalo. Turisticamente Porto Empedocle si trova a una manciata di chilometri dalla Valle dei Templi di Agrigento, dalla casa di Pirandello, dalla Scala dei Turchi, dalla Riserva naturale del fiume Platani con le sue dune, bellezze create dalla mano dell'uomo e dalla potenza della natura che sono di grande richiamo. Ma il suo porto ha bisogno di essere conosciuto: potrebbe essere la meta ideale per navi da crociera più piccole alla ricerca di nuove mete e che porterebbero in città una straordinaria ricchezza. Un terreno fertile, dunque, per il rilancio dell'economia e di una nuova immagine per un'area che ha opportunità di crescita e di investimenti e un'alta qualità del patrimonio naturale, storico e artistico.

for the real world

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

Da oltre 40 anni con MSC al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO.
OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA
A TUA DISPOSIZIONE!

Moby e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba. Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.

40° Toremar 1975 - 2015

PARTI PRIMA!

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: **www.moby.it** - **www.toremar.it**

MOBY
CHI NON SI ACCONTENTA, MOBY.