

Palermo progetta un nuovo terminal per le automare

Lunedì 23 Luglio 2018 18:33



Moby, Gnv e Grimaldi si dichiarano pronte a investire nel nuovo terminal ro-ro della città siciliana, mentre è stato già bocciato il maxi-terminal container concepito da Eurispes. Crescerà anche il porto di Termini Imerese.

Le linee marittime che garantiscono il trasporto di carichi rotabili sono al centro del piano di sviluppo che Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale, ha in mente per il porto di Palermo.

In occasione del convegno intitolato "Palermo - Noi, il Mediterraneo... 12 mesi all'anno" è emersa chiaramente l'impronta precisa che il nuovo presidente intende dare allo scalo dopo appena dieci mesi dal suo insediamento: "Palermo non è più la sede di skoordinati interventi, abbiamo risolto i contrasti con il Comune, in tre mesi è stato approvato il nuovo Piano regolatore portuale, abbiamo dissequestrato il terminal crociere e dal prossimo 15 settembre sposteremo i traffici di rotabili nella parte a nord del porto presso il molo Piave (dove sono attualmente in demolizione i silos granari, ndr)". A proposito poi di Termini Imerese ha aggiunto: "Abbiamo sbloccato i lavori dei moli sopra-flutto e sotto-flutto e sono state avviate le procedure per realizzare il dragaggio dei fondali a -10 metri".

Il fulcro dei nuovi interventi previsti saranno i nuovi terminal crociere e ro-ro per il quale l'Autorità Portuale ha lanciato anche un concorso internazionale di idee. L'area interessata si estende per circa 140mila mq, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia, e questa riorganizzazione delle banchine sta già attirando l'interesse delle principali compagnie di navigazione. Achille Onorato, amministratore delegato di Moby, ha mostrato l'interesse del proprio gruppo per questa nuova infrastruttura: "Il nostro gruppo vuole investire nel nuovo terminal ro-pax. Dopo aver messo in piedi un network di servizi in Sicilia orientale che ruota attorno a Catania, nel futuro ci interessa completare la nostra presenza sull'isola investendo nella parte occidentale, quindi sul porto di Palermo". Lo stesso Onorato ha anche preannunciato che le due nuove navi ro-ro da 4.100 metri lineari di garage che Tirrenia prenderà in consegna entro fine anno (in grado di trasportare ciascuna oltre 300 semirimorchi) saranno entrambe impiegate sulle rotte verso la Sicilia (Catania). Stesso interesse per il nuovo terminal ro-ro palermitano è stato espresso a margine dello stesso convegno anche da Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci.

Infine sarà con ogni probabilità della partita anche il Gruppo Grimaldi, che già oggi impiega quindici navi per mettere in collegamento il capoluogo siciliano con il Centro-Nord Italia e con il Nord Africa, e il cui responsabile della sede palermitana, Alessandro Bisanti, ha rivelato che "le prime due delle nuove navi ro-ro appena ordinate in Cina e in grado di trasportare 500 trailer saranno impiegate sui collegamenti da e per il porto di Palermo". Invece è praticamente accantonato ancora prima della sua presentazione ufficiale il nuovo progetto elaborato da Eurispes che sogna per il capoluogo siciliano uno scalo con nove chilometri di banchine, cinque miliardi di investimenti, 435 mila posti di lavoro, fondali da 18,5 a 27 metri, un retroporto e una capacità di movimentazione annua pari a 16 milioni di container. Il presidente dell'Autorità, seppure scettico, ha detto che "se un privato è disposto a investire cinque miliardi in un progetto come questo e a portare quei traffici sono pronto ad ascoltarlo". Una bocciatura più netta sul tema è arrivata invece dal sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture, Matteo Rixi.

Nicola Capuzzo

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio