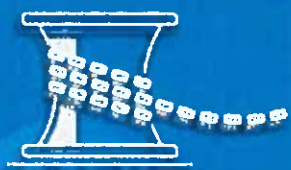


Data 17 / 1 / 2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano

- **Decreto legge 243/2016**

(Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste, altri fondi in arrivo per il Porto Vecchio..."
(Informazioni Marittime)

Genova:

"...«Jolli nero, condannate il comandante a vent'anni»..."

(Il Secolo XIX, the Medi Telegraph)

"...«Ente Bacini ai privati o Genova perderà duemila posti di lavoro»..."(Il Secolo XIX)

"...Gruppo Messina, i dipendenti del terminal fanno chiarezza..."
(Il Secolo XIX)

"...Centrale Enel, presidio in porto contro il ritorno del carbone..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Il Tar respinge il ricorso degli ambientalisti..."
(Ansa, The Medi Telegraph, Il Nautilus, L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Il caso bacini ve lo spiego io fuori da slogan e ideologie..."
(Il Tirreno)

Cagliari:

"...Parte il primo servizio cittadino di ricarica auto elettriche..."
(La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...Il provvedimento..." (Il Sole 24 Ore)

Palermo:

"...A Palermo bando per approdo Bandita..."(Ansa)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Sviluppo. Testo oggi alla Camera, emendamenti fino al 23 gennaio: possibili 600 milioni annui per il nuovo credito d' imposta

Decreto Sud a raggio più ampio

Tra le novità il bonus investimenti rafforzato e lo screening sui Patti territoriali

ROMA Da un decreto con qualche misura lampone a un provvedimento più organico per provare a sostenere l' economia del Mezzogiorno. Un vertice tra il ministro della Coesione territoriale Claudio De Vincenti e il presidente della commissione Bilancio della Camera Francesco Boccia ha iniziato a definire il perimetro di lavoro ed è emersa anche la possibilità di estendere il raggio d' azione del decreto legge 243/2016 - "Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale" - che proprio oggi inizia il suo iter in Parlamento.

C' è una linea più coraggiosa, volta a integrazioni di respiro, e una più cauta. Ma appare chiaro che le singole misure con relativi limitati stanziamenti su Ilva, aree di Taranto e Giola Tauro, depurazione delle acque reflue, G7 di Taormina e Scuola Europea di Brindisi non consentono da sole di giustificare l' enfasi con la quale il nuovo governo Gentiloni ha riproposto il Mezzogiorno come tema prioritario in agenda. Ecco dunque il rilancio di temi più trasversali attraverso la conversione in legge del decreto, a partire dalla rivisitazione del credito d' imposta per

investimenti in beni strumentali nelle regioni meridionali che finora non ha funzionato secondo le attese. De Vincenti, a tale proposito, ha anticipato al Sole 24 Ore lo scorso 10 gennaio l' intenzione di eliminare alcuni vincoli dell' attuale norma ripartendo da una dote di almeno 500 milioni annui (alla fine si potrebbero sfiorare i 600 milioni) fino al 2019. I Patti per il Sud costituiscono un altro possibile terreno di convergenza tra governo e maggioranza, ad esempio con accorgimenti per accelerarne l' attuazione. I Patti sono diventati a tutti gli effetti un pezzo della programmazione 2014-2020, sulla quale iniziano ad accendersi i riflettori: ogni piccolo ritardo di spesa può essere fatale.

Il governo, su questo punto, è stato recentemente chiamato in causa dai deputati del M5S della Commissione Politiche Ue che hanno rispolverato un aggiornamento di aprile in base al quale su 75 Programmi operativi 2014-2020 sarebbero solo 27 le Autorità di gestione già ufficialmente designate.

Il Mezzogiorno, il cui bacino elettorale è stato probabilmente decisivo per l' esito del referendum costituzionale dello scorso dicembre, sta diventando una chiave di volta politica. Anche i segnali di rivitalizzazione del tessuto economico, iniziati nel 2015, vanno letti con estrema cautela alla luce di un bilancio complessivo della crisi che ha ampliato le distanze con il Centro-Nord, consegnando alle

- segue

statistiche 330mila occupati in meno rispetto al 2007 e quasi un giovane su due a rischio povertà. Per questo l' esame del decreto che inizia oggi attiverà di certo una sensibilità maggiore rispetto ad analoghi provvedimenti del passato. Il termine per la presentazione degli emendamenti in commissione Bilancio è fissato per il 23 gennaio, nel frattempo si parte con le audizioni.

Oggi tocca ad **Assoporti** e Svimez. Domani sarà la volta del ministro dell' Ambiente Gian Luca Galletti chiamato soprattutto ad esprimersi sul piano ambientale per l' Ilva. Saranno ascoltati, tra gli altri, anche il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e dell' Autorità anticorruzione Raffaele Cantone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

CARMINE FOTINA

Informazioni Marittime

Trieste, altri fondi in arrivo per Porto Vecchio



«Le realizzazioni delle opere legate al riuso del Porto vecchio di Trieste rappresentano un progetto di respiro internazionale. Per questo motivo, dopo i 50 milioni stanziati dal ministero della Cultura, abbiamo contattato la Banca europea per gli Investimenti al fine di reperire altre importanti risorse». Con queste parole la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, è intervenuta oggi a Trieste alla presentazione dei risultati dell'indagine commissionata da Confindustria Venezia Giulia alla Swg sull'opinione dei triestini in ordine al recupero del Porto vecchio. Sondaggio in base al quale l'88 per cento degli intervistati ritiene che l'operazione possa essere un trampolino di lancio per la città.

Un altro dato emerso è quello della corruzione, il cui rischio viene valutato molto probabile quasi dal 50 per cento del campione. A tal riguardo la presidente ha voluto rassicurare la platea ricordando quanto fatto per un'altra grande opera del Friuli Venezia Giulia: la realizzazione della terza corsia autostradale, per la quale è stato sottoscritto un protocollo di legalità tre anni fa tra le Prefetture di Treviso, Udine e Venezia, la stessa presidente Serracchiani in veste di commissario, il concessionario Autovie Venete e il contraente generale. Un documento finalizzato ad una più incisiva prevenzione dei tentativi di infiltrazioni criminose negli appalti, i cui contenuti potrebbero essere declinati anche per lavori del Porto Vecchio. Ma il parallelismo con la Terza corsia si estende anche alla parte economica, individuando proprio nel cambio di strategia adottato rispetto alla precedente legislatura, ovvero nel reperimento di risorse esterne al bilancio regionale, un *modus operandi* applicabile anche per il Porto vecchio ricercando fondi nazionali ed europei.

Per quel che riguarda i tempi dell'iter, Serracchiani ha evidenziato l'accelerazione impressa in questi ultimi due anni: dall'emendamento per la sdemanializzazione deliberato all'interno della legge di Stabilità, allo spostamento dei punti franchi, fino alla consegna dell'area al Comune e passando per i 50 milioni ottenuti dalla Regione dal governo Renzi finalizzati all'inizio delle prime opere.

La prossima tappa «entro un paio di settimane», come ha annunciato la presidente, sarà quella della firma del protocollo operativo per definire i ruoli attuatori fra Autorità portuale, Comune e Regione.

Infine la presidente, illustrando gli interventi legati ai 50 milioni, si è soffermata sulla ristrutturazione del pontone galleggiante Ursus «destinato a diventare, non solo il simbolo del Porto vecchio, ma la foto della città».

■ IL PROCESSO

Jolly Nero, il pm: «Condannate a 20 anni il comandante»

FREGATTI >> 17

STRAGE DELLA TORRE PILOTI, LA RICHIESTA PER PAOLONI: «SAPEVA DI ESSERE VICINO AL DISASTRO E NON FECE NULLA»

«Jolly, condannate il comandante a vent'anni»

Il pm: non era presente a se stesso e si comportò come un passante. L'unico obiettivo era risparmiare

TOMMASO FREGATTI
MATTEO INDICE

«SULLA JOLLY quella sera hanno fatto tutto il contrario di quello che dovevano fare». E ancora: «Sono professionisti pagati e preparati per governare grattacieli del mare eppure si sono comportati come fossero delle persone che passavano lì per caso. Hanno fatto un pasticcio dietro l'altro».

Il pubblico ministero Walter Cotugno parla per sei ore, nella sua requisitoria. Poi chiede vent'anni e sette mesi di reclusione per Roberto Paoloni, ex comandante della Jolly Nero, portacontainer della compagnia Messina che il 7 maggio 2013 si schiantò contro la Torre piloti uccidendo nove persone. Per la Procura la strage fu conseguenza di omissioni, imperizie e omertà: «Siamo di fronte a una tragedia avvenuta per una motivazione strettamente economica. La nave doveva partire per evitare costi aggiuntivi alla compagnia, anche se non era assolutamente in condizioni di prendere il mare». È una richiesta di pena pesantissima, quella avanzata ieri dal pm, che segue di appena tre giorni i 17 anni proposti per il comandante d'armamento Messina Giampaolo Olmetti: non era sulla nave, ma agli occhi degli inquirenti ha impartito ordini e direttive fatali.

Paoloni della portacontainer aveva invece piena responsabilità: «Ma non sembrava - ri-

lancia il pm Cotugno - perché quella sera non era presente neppure a se stesso, visto non ha praticamente aperto bocca durante le manovre». Parla poi di «un accordo improvvido con i suoi marittimi» determinato dalla profonda sudditanza nei confronti di un'azienda che forniva macchinari e mezzi antiquati o non funzionanti, senza che nessuno obiettasse mai nulla: «In tutta questa vicenda - prosegue il magistrato - ho notato che la caratteristica del comandante è stata una sola: il silenzio».

Il comandante è accusato insieme al primo ufficiale Lorenzo Repetto, al direttore di macchine Franco Giammoro, al pilota Antonio Anfossie al manager Giampaolo Olmetti di omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni e attentato alla sicurezza dei trasporti (gli imputati sono difesi tra gli altri da Romano Raimondo, Paolo Costa, Carlo Uva e Pasquale Tonani). Le loro posizioni e le responsabilità sono tuttavia differenziate dallo stesso pm, che sempre a proposito di Paoloni si dilunga sul modo in cui gestiva l'attività a bordo, talvolta con ordini scritti direttamente sui macchinari: «Trovo che questa procedura sia da *minus habens*», ribadisce il pm, per concentrarsi poi sugli atti di poco precedenti lo schianto: «Nell'ultima parte delle registrazioni - sottolinea Cotugno - c'è un silenzio innaturale. Tutti si stanno rendendo conto d'essere diretti con-

tro la torre. C'è l'ufficiale che scandisce il percorso della nave, detta le distanze. Eppure nessuno fa niente, nessuno parla». Contesta il mancato uso delle ancore: «È inaccettabile, sono stati fatti dei pasticci anche su questo aspetto. Quando si valuta l'imperizia dobbiamo tenere conto che queste persone sono pagate per affrontare situazioni critiche. Cosa hanno fatto? Nulla, non sono stati in grado neppure di comprendere la drammaticità della situazione».

Cita poi la perizia di un ammiraglio che spiega come in quelle circostanze ci fosse «solo il 12 per cento di possibilità che il motore ripartisse. E allora perché attendere che lo facesse? Da professionisti del settore dovevano sapere le probabilità erano quasi nulle».

Il pm chiude quindi *tranchant*: «È vero che nel porto di Genova finire contro le banchine era una sorta di prassi, ho verificato almeno una trentina di episodi. Ma che razza di scelta era attendere l'accensione del motore e non utilizzare le ancore? Quando sei a settanta metri dalla Torre piloti e viaggi a tre nodi, cosa devi fare? Ma fatti il segno della croce e usa tutto quello che hai a disposizione!». Poi la richiesta di condanna: il comandante, dice l'accusa, deve pagare con oltre vent'anni.

fregatti@ilsecoloxix.it

indice@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Jolly Nero, chiesti 20 anni e 7 mesi di reclusione per il comandante

Genova - Il processo per il crollo della Torre Piloti del porto di Genova abbattuta dal cargo della società Ignazio Messina il 7 maggio 2013.



Genova - Il pm Walter Cotugno ha chiesto 20 anni e 7 mesi di reclusione per il comandante del cargo Jolly Nero, Roberto Paoloni, nel processo per il crollo della Torre Piloti del porto di Genova abbattuta dal cargo della società Ignazio Messina il 7 maggio 2013. Il crollo della Torre aveva provocato 9 morti e 4 feriti. Paoloni, con altre quattro persone, è imputato di omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni, attentato alla sicurezza dei trasporti.

Il pm ha chiesto anche pene accessorie per il comandante Paoloni come l'interdizione temporanea da uffici direttivi e perpetua dai pubblici uffici oltre all'esonero dal comando per 10 mesi, in considerazione dei due mesi già applicati. **Paoloni è accusato anche di falso per non avere annotato sul giornale di navigazione che il contagiri della nave non funzionava e di avere attestato nella check list degli apparati del ponte di comando della nave che il contagiri funzionava.** Proprio questa ultima contestazione ha portato all'aumento di 3 anni e 7 mesi della pena base di 17 anni per l'omicidio colposo plurimo in concorso, crollo di costruzioni, attentato alla sicurezza dei trasporti. **Venerdì scorso il pubblico ministero aveva chiesto 17 anni per il consigliere d'amministrazione e delegato all'armamento della società Ignazio Messina Giampaolo Olmetti per omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni e attentato alla sicurezza dei trasporti.** L'udienza riprende venerdì con le richieste del pm per gli altri quattro imputati.

L'ULTIMATUM DELL'INDUSTRIALE

«Ente Bacini ai privati o Genova perderà duemila posti di lavoro»

Garrè: gestione fallimentare, vogliamo capire se la città crede ancora nelle riparazioni navali

L'INTERVISTA

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Dei tanti ultimatum lanciati negli ultimi anni, questo pare essere quello definitivo. E la posta in gioco, oggi, è piuttosto alta perché «nel porto di Genova ci sono duemila posti di lavoro a rischio». L'allarme, che suona più come dato di fatto, lo lancia Ferdinando Garrè. «Se la città non crede nel settore delle riparazioni qualcuno lo dica apertamente», esordisce l'ad di Genova Industrie Navali (Gin). «Ma soprattutto - aggiunge il nuovo presidente della sezione cantieristica di Confindustria Genova - si adoperi fin da ora per trovare un'alternativa a centinaia di persone che potrebbero restare senza occupazione». «Questo settore può ancora avere futuro. Ma tutto deve passare dalla privatizzazione della società Ente Bacini, operazione che sta andando avanti da anni senza risultati», attacca l'imprenditore.

Perché la salvezza del comparto dovrebbe partire dalla privatizzazione dei bacini di carenaggio?

«Per il semplice motivo che

la gestione oggi è totalmente fallimentare. Faccio un esempio: abbiamo chiesto da giorni un intervento di riparazione per una gru, è passata più di una settimana e nessuno si è ancora fatto vivo. E poi l'intera struttura è fatiscente, servono nuovi investimenti al più presto».

Gin parteciperà al bando di gara per l'affidamento delle vasche?

«Assolutamente sì, siamo disposti a fare la nostra parte, visto che per continuare a lavorare in città abbiamo bisogno di restare nell'area. Ma non possiamo più aspettare».

Perché, secondo lei, l'Autorità portuale - proprietaria di Ente Bacini - non si è ancora mossa per individuare il privato a cui affidare le vasche?

«La procedura doveva essere portata a termine dall'ex presidente del porto, Luigi Merlo. Ma non è stato fatto nulla e ci è stato detto che sarebbe stato il commissario Pettorino a completare l'iter burocratico. Ora, dal momento che ancora tutto è fermo, attendiamo che sia Signorini a fare qualcosa».

Avete già avuto un incontro con il nuovo presidente di Palazzo San Giorgio?

«Lo avremo a fine mese. Nessuno dell'Autorità port-

tuale ci ha comunque mai cercato da quando Signorini si è insediato a Palazzo: siamo stati noi a chiedere una riunione per parlare di riparazioni navali».

A Marsiglia e Piombino, il gruppo Gin ha effettuato importanti investimenti. Avete anche fatto il pieno di nuovi ordini. Lavoro sottratto a Genova?

«In alcuni casi sì. L'ultima novità è un'importata commessa ricevuta dalla Marina Usa: in Francia effettueremo lavori di refit su alcune navi statunitensi che inizialmente avremmo voluto portare in Liguria».

La vostra attività all'ombra della Lanterna ha i mesi contanti?

«Sì, se gli enti pubblici continueranno a metterci i bastoni tra le ruote. La nostra intenzione è quella di investire ancora in città ma senza certezze per il futuro, nella migliore delle ipotesi, potremo occuparci solamente di piccole attività di riparazioni navali».

C'è anche chi - come il Comitato Porto Aperto - accusa le riparazioni navali di creare problemi all'ambiente e alla salute dei cittadini.

«La nostra attività inquina molto meno delle auto che passano ogni giorno in Sopra-

- segue

elevata. I cantieri sono a norma, da sempre. I controlli sono quotidiani».

Qualcuno potrebbe avere altri piani per l'area genovese delle riparazioni?

«Questo ce lo devono dire la politica e gli enti pubblici coinvolti. Se così fosse, da imprenditore, farò le mie scelte. Basta saperlo».

www.themeditelgraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LAVORO PERSO

Abbiamo vinto una commessa della Marina americana, ma il lavoro l'abbiamo portato a Marsiglia

FERDINANDO GARRÈ
industriale



Una nave in bacino nell'area genovese delle riparazioni navali

LA LETTERA

Gruppo Messina, i dipendenti del terminal fanno chiarezza

GENOVA. Una parte dei dipendenti del terminal genovese del gruppo Messina ha deciso di mettere nero su bianco le motivazioni della bocciatura da parte dell'assemblea dei lavoratori del nuovo contratto - quello dei porti - che dal primo gennaio ha sostituito quello Confindustria. «Con il nuovo contratto - si legge nella lettera - avremo un danno maggiore rispetto ai 150 euro attualmente subiti dai lavoratori del gruppo in cassa integrazione». «La nostra convinzione nel volere un contratto migliore è dovuta anche al fatto che il terminal svolge attività conto terzi e non più esclusivamente sulle navi Messina». Accuse di non accettare una nuova flessibilità in banchina rispedita al mittente dunque, oltre ad un attacco al sindacato che si è espresso al termine dell'assemblea. «Riteniamo gravi le parole dei signori Torzetti e Rossi (*Fit-Cisl, ndr*) i quali pretendono, in maniera antidemocratica, di ribaltare il sacrosanto esito di un'assemblea. Riteniamo che non vi sia stata abbastanza trasparenza in tutta la trattativa, tanto è vero che fino al giorno della votazione non era chiaro a tutti quello per cui avremmo dovuto votare».

LEGAMBIENTE

Centrale Enel, presidio in porto contro il ritorno del carbone

MANIFESTAZIONE di protesta domani contro la riapertura della centrale a carbone dell'Enel in porto. Il circolo Nuova Ecologia Legambiente ha organizzato alle 10 un presidio in piazzale san Benigno, vicino alla sede della Compagnia unica, visto che per domani è atteso l'arrivo della prima nave che porterà di nuovo carbone per alimentare la centrale, chiusa l'anno scorso.

La ripresa dell'attività è stata giustificata con la necessità di rispondere alla richiesta di energia elettrica da parte della Francia, anche se il Coordinamento Free (Fonti rinnovabili ed efficienza energetica) ieri ha chiesto «alle istituzioni competenti di avviare un'inchiesta su un provvedimento ingiustificato e costoso, deciso da un ministro dello sviluppo economico che non perde occasione per denunciare i prezzi troppo elevati del kWh, attribuendone la responsabilità alle fonti rinnovabili».

«Chiediamo che il sindaco - attacca Legambiente -, sulla base dei dati dell'Istituto tumori, revochi l'autorizzazione allo sbarco del carbone e alla riapertura della centrale. Quello spazio torni uno spazio pubblico a disposizione dei cittadini un accesso al mare per Sampierdarena e un contenitore di cultura sport e socialità per tutta la città».

Porti: La Spezia, il Tar respinge il ricorso degli ambientalisti

Via libera al progetto di adeguamento e ampliamento



(ANSA) - GENOVA, 16 GEN - Il Tar della Liguria ha respinto il ricorso presentato dall'associazione ambientalista Vas (Verdi Ambiente e Società) riguardante interventi di riqualificazione e sviluppo nel porto della Spezia. Il Tribunale amministrativo ha ritenuto "infondata" la richiesta di Vas che aveva impugnato atti di via libera del Ministero dell'Ambiente ai progetti previsti nell'ambito 5 (Marina della Spezia) e ambito 6 (porto mercantile), con contestazioni sull'esclusione della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale). Nel 2014 l'Autorità Portuale della Spezia, visto l'aumento della domanda di traffico crocieristico, aveva approvato un progetto di adeguamento tecnico-funzionale che interessa gli ambiti 5 e 6. Sono previste queste opere: raddrizzamento e ampliamento del Molo Italia, realizzazione del nuovo Molo Crociere a servizio della Stazione Marittima, ampliamento a mare del Molo Garibaldi, realizzazione Terzo Molo in zona Fossamastra, ampliamento a mare della Marina del Canaletto e del Terminal del Golfo. "L'associazione Vas lamenta che l'intervento comporterebbe la concentrazione del traffico terminalistico in prossimità dell'area urbana, l'alterazione delle visuali da e verso il porto e la compromissione della bellezza del Golfo dei Poeti - spiega il Tar nella sentenza - Gli aspetti paesaggistici e ambientali, però, sono stati debitamente valutati nell'ambito del procedimento di screening e il parere della Commissione di Via. Il progetto è stato anche valutato dalla competente Soprintendenza che si è pronunciata favorevolmente in ordine alla sua compatibilità paesaggistica". (ANSA).

Porto della Spezia, Tar respinge ricorso degli ambientalisti

Genova - Il Tribunale amministrativo ha ritenuto «infondata» la richiesta di Vas che aveva impugnato atti di via libera del ministero dell'Ambiente ai progetti previsti nell'ambito 5 (Marina della Spezia) e ambito 6 (porto mercantile), con contestazioni sull'esclusione della procedura di Via.



Genova - Il Tar della Liguria ha respinto il ricorso presentato dall'associazione ambientalista Vas (Verdi Ambiente e Società) riguardante interventi di riqualificazione e sviluppo nel porto della Spezia. **Il Tribunale amministrativo ha ritenuto «infondata» la richiesta di Vas che aveva impugnato atti di via libera del ministero dell'Ambiente ai progetti previsti nell'ambito 5 (Marina della Spezia) e ambito 6 (porto mercantile), con contestazioni sull'esclusione della procedura di Via (valutazione impatto ambientale).** Nel 2014 l'Autorità Portuale della Spezia, visto l'aumento della domanda di traffico crocieristico, aveva approvato un progetto di adeguamento tecnico-funzionale che interessa gli ambiti 5 e 6.

Sono previste queste opere: raddrizzamento e ampliamento del Molo Italia, realizzazione del nuovo Molo Crociere a servizio della Stazione Marittima, ampliamento a mare del Molo Garibaldi, realizzazione Terzo Molo in zona Fossamastra, ampliamento a mare della Marina del Canaletto e del Terminal del Golfo. «L'associazione Vas lamenta che l'intervento comporterebbe la concentrazione del traffico terminalistico in prossimità dell'area urbana, l'alterazione delle visuali da e verso il porto e la compromissione della bellezza del Golfo dei Poeti - spiega il Tar nella sentenza - Gli aspetti paesaggistici e ambientali, però, sono stati debitamente valutati nell'ambito del procedimento di screening e il parere della Commissione di Via. Il progetto è stato anche valutato dalla competente Soprintendenza che si è pronunciata favorevolmente in ordine alla sua compatibilità paesaggistica».

Porto di La Spezia: il Tar respinge il ricorso degli ambientalisti



GENOVA – Il Tar della Liguria ha respinto il ricorso presentato dall'associazione ambientalista Vas (Verdi Ambiente e Società) riguardante interventi di riqualificazione e sviluppo nel porto della Spezia. Il Tribunale amministrativo ha ritenuto “infondata” la richiesta di Vas che aveva impugnato atti di via libera del Ministero dell'Ambiente ai progetti previsti nell'ambito 5 (Marina della Spezia) e ambito 6 (porto mercantile), con contestazioni sull'esclusione della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale). Nel 2014 l'Autorità Portuale della Spezia, visto l'aumento della domanda di traffico crocieristico, aveva approvato un progetto di adeguamento tecnico-funzionale che interessa gli ambiti 5 e 6.

Sono previste queste opere: raddrizzamento e ampliamento del Molo Italia, realizzazione del nuovo Molo Crociere a servizio della Stazione Marittima, ampliamento a mare del Molo Garibaldi, realizzazione Terzo Molo in zona Fossamastra, ampliamento a mare della Marina del Canaletto e del Terminal del Golfo.

“L'associazione Vas lamenta che l'intervento comporterebbe la concentrazione del traffico terminalistico in prossimità dell'area urbana, l'alterazione delle visuali da e verso il porto e la compromissione della bellezza del Golfo dei Poeti – spiega il Tar nella sentenza – Gli aspetti paesaggistici e ambientali, però, sono stati debitamente valutati nell'ambito del procedimento di screening e il parere della Commissione di Via. Il progetto è stato anche valutato dalla competente Soprintendenza che si è pronunciata favorevolmente in ordine alla sua compatibilità paesaggistica”.

La Spezia, respinto ricorso contro il Prp

Il Tribunale amministrativo ha ritenuto «infondata» la richiesta di Vas

Non sono una variante al Piano regolatore portuale (Prp) della Spezia e non hanno quindi bisogno della Valutazione di impatto ambientale (Via) i lavori di ampliamento a mare del Molo Garibaldi, realizzazione terzo molo in zona Fossanassa e ampliamento a mare della marina del Canaletto e del terminal del Golfo. Lo ha stabilito il Tar della Liguria. Il giudice amministrativo ha respinto un ricorso contro l'Autore portuale spezzino presentato dall'associazione Vas (Verdi ambiente e società). La sentenza rappresenta una conferma del progetto di rinnovamento del waterfront portuale portato avanti negli anni passati dall'ex-presidente dell'Autorità, Lorenzo Forcieri, e ereditato adesso dalla presidente della nuova Autorità di sistema portuale della Liguria orientale, Carla Roncallo. Forcieri è stato spesso criticato politicamente per l'utilizzo di procedure accelerate nell'imporsi gli interessi del porto rispetto alla città e agli altri scali concorrenti. Nel periodo finale del proprio mandato l'ente da lui presieduto è stato anche interessato da un'inchiesta della magistratura. Nel caso dei nuovi progetti per il Prp, però, il suo operato è stato confermato dal tribunale. Si attende adesso di vedere se Vas deciderà o meno di presentare ricorso.

Come ricorda la sentenza, il piano regolatore portuale della Spezia è stato adottato nel 2001, ha ottenuto la valutazione positiva d'impatto ambientale l'11 aprile 2006 e è stato approvato dal Consiglio regionale della Liguria il 19 dicembre 2006. Il Prp è suddiviso in dieci ambiti omogenei d'intervento.



Il porto della Spezia

Nel 2014, l'Autorità portuale della Spezia, visto l'aumento della domanda di traffico crocieristico, ha approvato un progetto di adeguamento tecnico-funzionale che interessa gli ambiti 5 e 6 del Prp. Per l'ambito 5 (ossia l'area della

marina della Spezia) sono programmati il raddrizzamento e l'ampliamento del molo italiano e la realizzazione del nuovo molo per le crociere a servizio della stazione marittima; per l'ambito 6 (il porto mercantile) il progetto prevede

l'ampliamento a mare del molo Garibaldi, la realizzazione del terzo molo in zona Fossanassa, l'ampliamento a mare della marina del Canaletto e del terminal del Golfo. Nel progetto di adeguamento sono inoltre inserite alcune opere infra-

strutturali cosiddette di "inter-ambito", finalizzate a potenziare il collegamento con il sistema autostradale e a creare una fascia di rispetto tra il porto e la città.

Nel 2015 il progetto preliminare relativo all'intervento di adeguamento tecnico-funzionale è stato approvato dal Provveditorato alle opere pubbliche, mentre la compatibilità paesaggistica è stata valutata favorevolmente dalla Soprintendenza. Intanto, l'Associazione Vas aveva presentato domanda di verifica di assoggettabilità a Via. Il ministero dell'Ambiente ha espresso parere favorevole all'esclusione dalla procedura di Via del progetto che riguarda l'ambito 6 e la fascia di inter-ambito, mentre ha ritenuto opportuna un'ulteriore verifica di compatibilità ambientale prima dell'inizio dei lavori dell'ambito 5. Nel febbraio 2016 l'associazione Vas ha ricorso contro la determinazione di esclusione dalla procedura di Via e gli atti del procedimento, perché lesivi dei valori della salute, dell'ambiente e del paesaggio. «L'associazione Vas lamenta che l'intervento comporterebbe la concentrazione del traffico turistico in prossimità dell'area urbana, l'alienazione delle visuali da e verso il porto e la compromissione della bellezza del Golfo dei Poeti», ma «gli aspetti paesaggistici e ambientali - replica il Tar - sono stati debitamente valutati nell'ambito del processo di screening e il parere della Commissione di Via. Il progetto è stato anche valutato dalla competente Soprintendenza che si è pronunciata favorevolmente in ordine alla sua compatibilità paesaggistica».

Alberto Chiara

IL CASO BACINI VE LO SPIEGO IO FUORI DA SLOGAN E IDEOLOGIE

di MASSIMO PROVINCIALI*

In questi giorni si fa un gran parlare del comparto dei bacini del porto di Livorno con un elevatissimo rischio di fare propaganda, alimentare illusioni fornendo informazioni errate o, peggio, distorte. **L'Autorità portuale** di Livorno, come sempre, intende fornire un contributo di chiarezza.

La storia recente del comparto bacini vede tre fasi: quella dal 2000 al 2007; quella dal 2008 al 2011 e quella dal 2011 ad oggi.

La prima è ormai alla storia: gli Accordi di Programma di Palazzo Chigi hanno disegnato il futuro del comparto dopo la chiusura del Cantiere Fratelli Orlando. Nessuna delle istituzioni firmatarie, in questi anni, ha riaperto la discussione di merito sulle scelte fatte, per cui quegli Accordi costituiscono, per **L'Autorità portuale**, la cornice istituzionale entro la quale operare.

La seconda fase è stata caratterizzata dalla gestione dei bacini fino al 2009 da parte del Gruppo Azimut-Benetti. Inchieste penali e della Corte dei conti non hanno evidenziato particolari responsabilità, e nel 2011 **L'Autorità portuale** ha avviato un procedimento per l'accertamento dello stato di manutenzione del bacino in muratura ed ha commissionato al Rina uno studio per ana-

lizzare il mercato della cantieristica navale.

La terza fase, iniziata con l'insediamento dell'avvocato Galland, ha visto l'azione dell'ente orientarsi su due percorsi: da un lato, mantenere il porto commerciale e riorganizzare il lavoro portuale, smorzando tensioni sociali ed eliminando situazioni al limite della legalità; dall'altro, il Piano regolatore portuale, strumento indispensabile per il futuro del porto e per attrarre investimenti pubblici e privati.

Il Piano regolatore portuale è passato al vaglio di comitato portuale, consiglio comunale e consiglio regionale. Quindi 100 persone sono state coinvolte nel suo esame fino all'approvazione definitiva avvenuta il 25 marzo 2015.

Appena due giorni dopo, il 27 marzo 2015, è stata bandita la gara per l'affidamento del comparto con valorizzazione del piano d'impresa e del piano degli investimenti presentati dai concorrenti.

La coincidenza della pubblicazione del bando con l'approvazione del Piano regolatore portuale testimonia, da un lato, l'interesse **dell'Autorità** alla rapida rimessa in funzione dei bacini e, dall'altro, il fatto che al tema si lavorasse già da mesi, posto che un bando di gara così complesso non si costruisce in due giorni. Ovviamente il bando ha tenuto con-

to della necessità di prevedere lavorazioni compatibili con le attività che si svolgono nelle aree circostanti, alcune delle quali di proprietà privata.

Purtroppo, mentre era in corso l'esame delle due offerte pervenute, il 25 agosto 2015 si è verificato un incidente nel bacino galleggiante, nel quale ha perso la vita un lavoratore. Da allora il bacino galleggiante è sotto sequestro essendo in corso, da un lato, l'indagine penale per l'accertamento di eventuali responsabilità per il decesso del lavoratore e, dall'altro, un "accertamento tecnico preventivo" per la definizione delle responsabilità e dell'ammontare dei danni e dei costi di riparazione del bacino.

Il sequestro ha comportato ovviamente la sospensione della gara, ma nel frattempo **L'Autorità portuale** ha garantito alcune attività, anche legate alla possibilità per i periti di svolgere le proprie indagini.

In particolare, il 15 settembre 2016 il bacino è stato rimesso in galleggiamento e il 23 settembre 2016 il pm ha autorizzato l'apertura dei "passi d'uomo" per lo svuotamento delle casse di zavorra liquida ancora piene. Tra ottobre e novembre 2016 l'Arpat ha effettuato le indagini propedeutiche alle operazioni di pulizia e smaltimento rifiuti.

L'Autorità portuale è in attesa di conoscere la data in cui sarà possibile effettuare un so-

prall'uogo, richiesto il 13 dicembre 2016, per poter visionare la platea del bacino, al fine di verificare la causa dello sfondamento, l'entità e l'estensione dei danni, nonché lo stato della platea stessa.

Nel prossimi giorni dovrebbero maturare le condizioni per la rimozione del relitto della nave Urania.

Non appena il giudice penale sarà in condizioni di poter disporre il dissequestro del bacino, **L'Autorità portuale** riprenderà in pieno la propria attività tesa a verificare i danni, e gestirne le ricadute sui tempi della gara.

Come si vede, dal giorno dell'incidente, non c'è stato alcun momento di inerzia e basterebbe tenere conto del fatto che sono in corso indagini penali, esami peritali e vicende assicurative che evidentemente hanno tempi non governabili da parte **dell'Autorità**.

Questi sono i fatti, senza slogan o posizioni ideologiche.

Chiunque parli di altro (inerzia, trame oscure, varianti al Piano regolatore portuale, da domani potrebbero esserci 300 posti di lavoro...) lo fa perché non conosce le cose o perché, in mala fede, strumentalizza la situazione di crisi dell'economia livornese extraportuale e specula sulla frustrazione dei disoccupati per cavalcare irresponsabilmente un clima di tensione sociale.

*segretario generale **Autorità**

MACCHE' INERZIA

C'è stato un incidente mortale, appena arriverà il dissequestro **L'Autorità** farà ripartire l'iter

NIENTE TRAME OSCURE

Chi parla di varianti Prg lo fa perché non sa o perché vuol soffiare sul fuoco delle tensioni sociali

Porto di Cagliari: parte il primo servizio cittadino di ricarica auto elettriche



CAGLIARI – Domani martedì 17 gennaio partirà il primo servizio cittadino di ricarica e noleggio delle auto elettriche. Nel porto di Cagliari saranno attive le due stazioni di ricarica e sarà possibile noleggiare le prime auto.

Il Commissario straordinario dell'Autorità portuale Roberto Isidori e i rappresentanti di Apcoa, società concessionaria del servizio, saranno disponibili dalle 10,30 per illustrare il servizio e rispondere alle domande dei giornalisti.

IL PROVVEDIMENTO

Il decreto interviene sulla rete di ammortizzatori sociali per i lavoratori dell' Ilva in vista della cessione dell' acciaieria, prevede poi uno stanziamento di 70 milioni per la sanità a Taranto e altri 30 milioni per interventi sociali, un sostegno (40 milioni) ai portuali di Gioia Tauro e della stessa Taranto, risorse per il G7 di Taormina del 2017 e 50 milioni in più per il Fondo per la non autosufficienza.

Porti: a Palermo bando per approdo Bandita

Previsti scavo e dragaggio del fondale



(ANSA) - PALERMO, 16 GEN - E' stato pubblicato sul sito istituzionale de Comune di Palermo il bando per la assegnazione dei lavori di manutenzione per la rifunzionalizzazione dei fondali del porto della Bandita di Palermo. L'appalto ha per oggetto l'esecuzione di tutte le opere necessarie per ripristinare il fondale del porticciolo con operazioni di scavo e dragaggio e infine l'esecuzione di indagini integrative sui sedimenti dell'arenile. Le offerte, in termini di ribasso percentuale sull'importo a base d'asta dovranno pervenir entro l'8 febbraio.

Il costo complessivo dei lavori che prevedono, tra l'altro, di ricondurre il fondale alla quota due metri di profondità, è di 340.000 euro. "Un altro piccolo ma importante passo - hanno detto il sindaco Leoluca Orlando e il vicesindaco Emilio Arcuri - per rendere fruibile il porticciolo, anche come elemento di ricostruzione del tessuto storico della borgata". (ANSA).

Isole Eolie

Stromboli, Filicudi e Alicudi I porti necessitano di lavori

Gugliotta e Giuffrè fanno il punto in un' interrogazione

Salvatore Sarpi LIPARI Portualità disastrosa nelle isole minori delle Eolie che ricadono sotto la giurisdizione del Comune di Lipari, ovvero tutte ad eccezione dell' isola di Salina, com' è noto ma com' è in ogni caso utile ribadire. È questo il quadro sconcertante che emerge da una dettagliata "relazione", con richiesta di chiarimenti ed interventi, inviata dai consiglieri comunali Annarita Gugliotta e Gianluca Giuffrè di "Vento Eoliano" al sindaco Marco Giorgianni.

«In alcune isole minori del nostro arcipelago (Alicudi, Filicudi, Panarea, Stromboli e Ginostra) - scrivono - da mesi gli abitanti lamentano la fatiscenza delle strutture portuali che necessitano di urgenti ed improcrastinabili interventi di manutenzione, messa in sicurezza e dragaggio. A Stromboli bisognerebbe dragare il lato nord del molo di Scari per dare la possibilità ai mezzi veloci di poter attraccare anche in situazioni di scirocco sostenuto; inoltre, occorrerebbe completare i lavori del molo di Ficogrande così da renderlo operativo e funzionale.

A Ginostra, sempre sull' isola di Stromboli, oltre ai lavori di messa in sicurezza e miglioramento tecnico dell' approdo di Protezione civile, bisognerebbe provvedere

alla sistemazione dello scalo Pertuso con idonei interventi, procedere alla manutenzione del grigliato del pontile degli aliscafi e della parte della testata in acciaio ove posano il portellone le motonavi.

A Filicudi - continuano Gugliotta e Giuffrè nell' elencare le note dolenti della portualità nelle isole minori - bisogna completare, il prima possibile, i lavori di messa in sicurezza dell' approdo che da anni è un cantiere a cielo aperto. Ad Alicudi, oltre ai lavori di sistemazione dell' approdo, occorre provvedere con somma urgenza al dragaggio dei fondali per dare la possibilità ai mezzi veloci di attraccare nell' isola. Da diversi mesi, ormai, ad Alicudi, quando c' è risacca, a causa dei fondali insabbiati, sono più le volte che l' aliscafo non attracca che quelli in cui riesce a fare operazione», con quel che ne consegue in termini di disagi. «Considerato che stiamo parlando di isole, quindi raggiungibili solo via mare - concludono i due consiglieri di Vento Eoliano - la mancata funzionalità degli approdi limita fortemente il normale svolgimento della vita quotidiana dei loro abitanti che hanno perso il diritto alla mobilità nell' ambito del territorio italiano», aggiungono nell' atto inviato a Giorgianni.

Gugliotta e Giuffrè hanno chiesto al sindaco quali interventi intende porre in essere e con quale tempistica.4.

SALVATORE SARPI

Rotta transpacificica, boom container a novembre

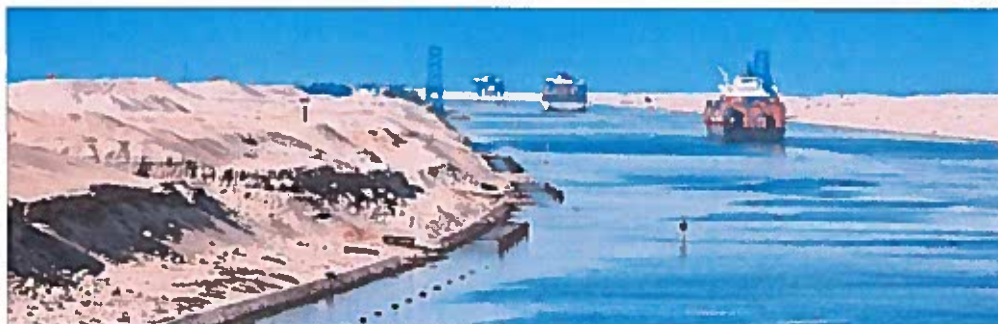
Londra - È andato bene anche il totale del 2016 che segna un incremento del 4,8%



Londra - Il volume di contenitori sulla rotta transpacificica ha registrato un aumento a due cifre a novembre. Lo rivelano i dati resi noti da Container Trades Statistics. Nel penultimo mese dell'anno il traffico è stato pari a 1,42 milioni di teu, segnando un rimbalzo del 10,7% rispetto all'1,28 milioni di teu registrati nello stesso periodo dell'anno scorso. I numeri confermano come le feste di fine anno siano state un ottimo momento per il traffico marittimo sulla rotta tra Asia e Stati Uniti. **Il totale degli 11 mesi dell'anno registra un incremento dei volumi pari al 4,8%, per un totale di 15,7 milioni di teu dai 15 milioni di teu del 2015.**

Informazioni Marittime

Traffico Suez in calo nel 2016



È il transito di navi ro-ro, passeggeri e multipurpose a crescere nel canale di Suez nel corso del 2016. La Suez Canal Authority a diramato i dati di traffico dell'anno scorso che registrano una flessione generale del 3,7 per cento.

Sono transitate 16,833 navi (-3,7%). Crescono le unità ro-ro (+19,1%) pari a 461; 70 le navi passeggeri (+2,9%) e 1,662 le multipurpose (+8,8%). In calo le portacontainer (-8,9%), pari a 5,414; petroliere (-0,6%) a 4,292 unità; rinfusiere (-2,7%) a 2,801 unità; 875 le car-carrier (-6,8%) e 575 quelle a gas (-14,2%).

In flessione il tonnellaggio di stazza complessivo, pari a 974,2 milioni, in calo del 2,5 per cento. Di questi, 552,4 milioni è costituito da portacontainer (-0,6%); 10 milioni le ro-ro (+10,8%); 3,7 milioni le passeggeri (+14,1%); 174 milioni le petroliere (-2,1%); 96,5 milioni le rinfusiere (-5,5%); 16,5 milioni le multipurpose (+2,9%); 54,3 milioni le car-carrier (-4,5%) e 61,2 milioni le navi a gas (-16,1%).

El futuro de los puertos españoles a debate en el The Day After Circle

Página 2



Jacinto Seguí, José María Sánchez, Joaquín Coello y Eduardo Cortada

El futuro de los puertos españoles a debate en el The Day After Circle

Un profundo debate sobre el futuro de los puertos españoles en su más amplio espectro fue, sin duda alguna, el gran protagonista del último almuerzo - coloquio de los celebrado por los miembros del The Day After Circle el 11 de enero, en los salones del Real Club Náutico de Barcelona, escenarlo en el que, como de costumbre, se reúnen mensualmente. En esta ocasión el protagonista invitado fue Joaquín Coello, ingeniero naval con un largo y exitoso curriculum profesional.

Hay que recordar que Joaquín Coello ha ocupado

durante toda su vida importantes puestos de responsabilidad tanto técnicos como directivos. En este apartado hay que destacar su participación en proyectos en astilleros especializados como los de Bazán en Cartagena, direcciones generales en los grupos Gamesa, Applus y Eurojet, sin olvidar su paso por el puerto de Barcelona en donde fue presidente durante dos años. Todo ello sin dejar de lado su participación asociativa como decano del Colegio de Ingenieros Navales y su colaboración en varias fundaciones, recordando, ade-

más, sus años dedicados a la navegación tanto en el apartado de diseños de barcos de regatas como en la participación en las mismas, resaltando la Regata de la Vuelta al Mundo con escalas de 1981 en la que patroneó el velero «Licor 43».

Con Joaquín Coello se abordaron temas candentes sobre el futuro de los puertos españoles intercambiando conocimientos prácticos de su evolución hacia un nuevo contexto. No hay que olvidar que desde hace ahora exactamente un año dirige los destinos como presidente

- segue

de Anesco.

Varias fueron las formulas que se presentaron para acometer este futuro que debe resolverse a corto plazo por cuanto Bruselas ya ha dictado sus líneas de actuación dando un plazo, ya caducado, con la imposición de sanciones a España que pueden ascender a más de 9 millones de euros anuales.

Otro de los puntos abordado entre los asistentes al coloquio fue la urgencia de cambiar el sistema actual de contratación laboral portuaria.

Asimismo las innecesarias inversiones en infra-

estructuras portuarias y que se han financiado con fondos de la Unión Europea se comentaron entre los presentes recordando que «el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea (UE), el organismo que supervisa la gestión de los fondos europeos, examinó 37 proyectos de infraestructuras portuarias de Alemania, Italia, Polonia, España y Suecia, que han recibido más del 60% de los fondos de la UE para la construcción de muelles, diques, grúas y espigones. Su conclusión es demoledora. En su informe de 120 páginas habla de inversiones inefi-

caces, insostenibles y con riesgo de despilfarro. Un euro de cada tres gastados en los proyectos examinados se destinó a proyectos que duplicaban las instalaciones existentes cercanas. Se invirtieron 97 millones de euros en infraestructuras que no se utilizaban o estaban considerablemente infrautilizadas tres años después de que terminasen las obras».

La necesidad de aplicar novedosas políticas en los puertos y la búsqueda de la llave maestra provocó un animado coloquio que duró hasta bien avanzada la tarde.



*De pie: Ramón Oliena, Nicolás Canela, Josep Maria Batlle, Jacinto Seguí, Juan Carlsone, Antonio Vargas.
Sentados: Manuel Carlsone, Antoni Martí, Joaquín Cuervo, Eduardo Corrada y José María Sánchez*

El puerto de Barcelona promocionará en Fruit Logística el servicio ferroviario Canal Frío con Zaragoza

Página 5

El puerto de Barcelona promocionará en Fruit Logística el servicio ferroviario Canal Frío con Zaragoza

El puerto de Barcelona promocionará en Fruit Logística, que se celebrará del 8 al 10 de febrero en Berlín, Canal Frío, la nueva conexión ferroviaria entre la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) y el puerto catalán para productos de temperatura controlada. Con capacidad para 28 contenedores, el nuevo servicio conecta tmZ con Mercabarna como plataforma agroalimentaria y la capital catalana con 4 frecuencias semanales.

TMZ se posiciona, pues, como la primera

hortofrutícola más importante del mundo, Fruit Logística 2017.

Con el eslogan «Barcelona, el hub euro-mediterráneo del comercio de productos frescos», el puerto de Barcelona y sus socios en Fruit Logística participarán con un stand conjunto (Pabellón 10.2, Stand B04) donde presentarán una oferta logística integrada única en la región, soluciones completas de conectividad, suministro y distribución. Una consolidada oferta que permite cubrir las necesidades de

clientes importadores y

ción de los servicios de *short sea shipping* o transporte marítimo de corta distancia. Estas líneas marítimas, combinadas con el transporte terrestre, optimizan al máximo la logística de las

exportaciones que salen de Mercabarna hacia Italia, los países del Norte y Centro de Europa y el Norte de África, así como las importaciones con el Norte del continente africano.

Stand puerto de Barcelona en Fruit Logística: Pabellón 10.2 - B04

terminal marítima interior del Estado español con capacidad de carga y transporte ferroviario con control de temperatura, manteniendo en todo momento la cadena del frío. Este servicio es clave para impulsar las exportaciones del sector agroalimentario de Aragón, con un gran peso en la economía de esta región.

Presencia del puerto de Barcelona en Berlín

El puerto de Barcelona, Mercabarna y la naviera Grimaldi - Napoli unen esfuerzos por cuarto año consecutivo en la feria

exportadores y los operadores logísticos especializados en productos frescos.

Asimismo, esta colaboración ofrece a los exportadores internacionales la combinación entre la mayor oferta y variedad de frutas y hortalizas de Europa -que se encuentra actualmente en Mercabarna y soluciones logísticas adaptadas al producto fresco, permitiendo transportar alimentos frescos con las máximas garantías a través de los servicios marítimos del puerto de Barcelona.

Uno de los principales objetivos comerciales del puerto de Barcelona en el encuentro es la promo-



El puerto chino movió 37,1 millones de contenedores en el 2016

Shanghai repite como primer puerto mundial en contenedores

Página 12

Shanghai repite como primer puerto mundial en contenedores



El puerto de Shanghai ha vuelto confirmar en el 2016 su primera posición mundial en tráfico de contenedores. La infraestructura china movió en el último ejercicio un total de 37,1 millones de contenedores (ten), un aumento del 1,6% en comparación con el 2015 (36,5 millones de contenedores)

El puerto de Los Angeles registra un año récord en tráfico de contenedores

El puerto de Los Angeles ha registrado un nuevo récord anual en tráfico de contenedores. En el 2016 registró un total de 8.856.783 unidades (teu), lo que supone un aumento del 8,5% respecto al 2015 y al 4,6% del anterior récord que se estableció en el 2006 con 8.469.843 contenedores.

Este histórico nuevo récord anual del puerto norteamericano ha sido gracias al tráfico de los meses de enero (704.398 contenedores), febrero (713.721), mayo

(770.409), agosto (798.933), octubre (814.575), noviembre (877.564), y diciembre (796.536).

En el 2016 otro de los récords que se registraron en el puerto californiano fue de los contenedores de importación que totalizaron 4.544.748 unidades, que suponen un 9,3% más respecto a los del 2015. Mientras que el movimiento de contenedores de exportación fue de 1.818.502 (+9,8%) y los vacíos totalizaron 2.493.533 (+5,4%).