



INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...Aree Piaggio, il porto in campo..." (La Repubblica Ge)

"...Carbone, in arrivo mla prima nave "riapere la centrale"..."
(La Repubblica)

Livorno:

"...Tutti in crescita i traffici 2016..."(Il Tirreno, La NazioneLI)

"...Le porte vinciane gestite da Viareggio ..."
(Il Tirreno, La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Quattro priorità per il rilancio del network..." (Civonline)

"...L'Adsp tirreno Centro-Settentrionale si presenta a Bruxelles..."
(Informazioni Marittime)

"...Attivato collegamento con Algeciras..." (Civonline)

Napoli:

"...Pietro Spitito:"Napoli ha perso dieci anni"..."
(The Medi Telegraph)

Taranto:

"...Agenzia del lavoro, Taranto chiede risorse..."
(Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Crociere: 400mila passeggeri in arrivo a Cagliari ne 2017..."
(Ansa)

Palermo:

"...approdo Tremestieri, vicina conclusione iter..." (Ansa)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Aree Piaggio, il porto in campo

Il presidente Signorini incontra i sindacati: "Prima del bando ecco la strategia"

VERTICE sul futuro delle aree Piaggio di Sestri Ponente. Il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, su richiesta del sindacato, ha incontrato segreterie e rappresentanze sindacali unitarie di Piaggio per avviare un primo confronto sulle aree di Sestri Ponente. Lo rende noto un comunicato delle segreterie Fim-Flom-Uilm secondo le quali «tutt'ora esistono accordi utili a ricollocare gli attuali 89 lavoratori in cassa integrazione straordinaria».

Signorini ha evidenziato tre problematiche da affrontare prima di partire con il bando dell'Autorità di Sistema per l'assegnazione definitiva: la pianificazione dell'area perché oggi esiste un vincolo urbanistico sulle aree che hanno oggi una destinazione esclusivamente "Aeronautico". Il secondo tema è quello della comproprietà secondo il quale le aree sono divise in aree demaniali ed aree "pubbliche", di proprietà della Piaggio. Per avviare un progetto complessivo sulle aree è fon-



Il presidente dell'Autorità Signorini qui con il sindaco Dona

damentale che tutti i soggetti interessati trovino un accordo per facilitare l'insediamento di nuovi siti produttivi. Infine la terza questione riguarda il mantenimento degli impegni che riguarda i firmatari dell'accordo: governo, Regione, azienda.

Il sindacato ha confermato che qualunque percorso dovrà avvenire all'interno dei contenuti dell'intesa sottoscritta al Mise il 10 Giugno 2014. I bandi devono essere chiari e prevedere una clausola "sociale" che coinvolga il personale Piaggio attualmente in cigs, il percorso deve contenere e definire anche le tempistiche, per tutti i lavoratori e comprensivo degli strumenti da adottare, coinvolgendo prioritariamente la Società Piaggio. «Le nostre continue rivendicazioni nel rispettare gli accordi hanno dato un primo ed importante segnale, il bando che l'Autorità di Sistema pubblicherà coinvolgerà i lavoratori e a tal proposito ci verrà inviata una bozza della procedura» affermano i sindacati.

www.repubblica.it

Carbone, in arrivo la prima nave “Riapre la centrale”

MASSIMO MINELLA

L'ARRIVO è previsto per domenica. Ma l'operazione di soccorso dell'Italia chiamata a sostenere la richiesta di energia dalla Francia, che in questo momento ha un terzo delle sue centrali nucleari ferme in manutenzione, è già scattata. Il primo carico di carbone che servirà a produrre energia "da esportazione" è arrivato ieri a bordo della "Sider Tis", battente bandiera maltese. La portarinfuse ha attraccato al porto di Ancona e scaricherà 7mila tonnellate di carbone che poi partiranno in direzione dell'Umbria, alla centrale di Bastardo, che era chiusa e verrà riaperta per tutto il periodo necessario a soddisfare il fabbisogno extra della Francia. Poi la Sider Tis scenderà l'Adriatico e risalirà il Tirreno diretta a Genova, dove l'attracco, condizioni meteorologiche permettendo, è previsto per domenica. Si completerà qui lo scarico delle quattromila tonnellate di carbone rimaste e che serviranno a rendere nuovamente produttiva la centrale del porto.

Tutto è pronto, insomma, per un'operazione che solo pochi mesi fa nessuno avrebbe mai più pensato possibile. In anticipo di un anno sui tempi previsti (la fine del 2017), nell'estate del 2016 la centrale Enel era stata chiusa. Ma la decisione francese di sottoporre a manutenzione un terzo delle sue centrali nucleari (per il rischio che potessero ripro-

porci problemi analoghi a quelli legati alla centrale di Flamanville, attualmente in costruzione) aveva trasformato un Paese tradizionalmente esportatore di energia in importatore. Anche l'Italia, insieme ad altri Paesi, era stata chiamata all'intervento ed era così stata decisa la temporanea riapertura di impianti che erano già stati chiusi: Genova, Bastardo (entrambe a carbone) e Chivasso (gas). Sarà quindi una riapertura temporanea, ma sui tempi c'è ancora incertezza, anche se si parla di qualche mese.

«Potrebbe essere riattivata per alcuni mesi nel 2017, ma l'Enel ha confermato che la centrale di Genova sarà dismessa del tutto e in modo definitivo» conferma in consiglio comunale l'assessore all'Ambiente Italo Porcile. Il 22, intanto, si riparte. «Non

significa che la centrale si riattiverà immediatamente con l'arrivo del materiale — aggiunge Porcile — La richiesta di chiusura della centrale inoltrata da Enel al Mise è stata sospesa per la crisi energetica europea e nella peggiore delle ipotesi l'impianto sarà riattivato per un massimo di 2.000 ore nel 2017. Non siamo in grado di dire se ripartirà di sicuro, ma se la crisi energetica europea continuasse...».

Il porto è comunque già pronto a far fronte a questa attività non prevista. «Stiamo parlando di quattromila tonnellate — commenta il console della compagnia Pietro Chiesa Tirreno Bianchi — Vediamo i carichi successivi, ma non sappiamo assolutamente nulla. Sentiamo tante parole, ma nessuna certezza. Speravamo, e ancora lo speriamo, che questa vicenda servisse almeno

ad accendere un faro sulla situazione di un comparto, quello delle rinfuse, che garantisce lavoro diretto e indotto a circa duecento persone. Ma nessuno ci ha mai convocato. Oltretutto, l'authority è in una situazione di stallo, in attesa che l'Anac si pronunci sui membri del comitato di gestione. Quindi, non possiamo far altro che attendere».

Ieri, intanto, alcune decine di attivisti dei movimenti ambientalisti hanno organizzato un presidio di protesta contro il ritorno del carbone. «Dopo che abbiamo combattuto vent'anni perché potesse chiudere questa centrale, assieme ai campi di carbone che ha intorno e che contribuiscono a circa il 20% del particolato, una riapertura è intollerabile» dichiara Andrea Agostini di Legambiente

TRA PORTO E INTERPORTO

Guasticce ora inizia a carburare: boom di treni e automobili

Tutti in crescita i traffici del 2016: gli autotreni fanno più 35%
Bino Fulceri: «Con lo scavalco diventeremo fondamentali»

► LIVORNO

Insieme al porto cresce anche l'interporto. L'aumento dei traffici in banchina ha contribuito ad un 2016 più che positivo anche per la struttura di Guasticce, che ha registrato un segno "più" sia in termini di risultati che di volumi di affari.

I transiti totali presso i varchi interportuali sono stati 605mila autotreni rispetto ai 448mila del 2015, con un incremento del 35% del flusso logistico. Le merci varie confermano di essere il core business principale della struttura. Ma importanti sono stati anche i numeri fatti registrare nel settore dell'automotive (62 mila camion, +174% rispetto al 2015).

239 TRENI (ERANO 141): BOOM DEI CONTENITORI PER VERONA.

Nel 2016 l'interporto ha anche fatto registrare un incremento del traffico ferroviario. Sono arrivati e partiti dal Vespucci 239 treni, di cui 63 specializzati nel trasporto dei container e tutti diretti o provenienti da Verona. È attivo infatti da luglio scorso il servizio ferroviario con l'interporto Quadrante Europa, che ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e destinazione il bacino delle province di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia.

Il servizio, che ha portato in dote a Livorno tre treni alla settimana gestiti da DB Schenker Italia e specializzati nel trasporto dei contenitori, ha inciso sull'aumento del traffico via ferro per quasi il 30 per cento del totale.

I treni "movimentati" nel 2015 sono stati 141: quindi l'au-

mento generale è stato del 69%.

SMISTAMENTO VERSO FRANCIA E SLOVENIA. La regione Toscana si dimostra essere uno dei mercati principali per l'Interporto con 451.000 transiti su 605.000 totali. In ambito nazionale le principali regioni verso cui è diretto il flusso logistico sono l'Emilia Romagna e il Veneto, mentre sul mercato internazionale le destinazioni più importanti sono Francia e Slovenia.

CON LO SCAVALCO SARÀ LA SVOLTA. «I dati statistici del 2016 - sottolinea l'ad dell'Interporto Bino Fulceri - confermano l'elevato livello dei servizi logistici offerti alle circa 40 aziende che operano nella nostra struttura. L'Interporto sta progressivamente abbandonando la vocazione prettamente immobilista per diventare un polo

integrato capace di combinare innovazione tecnologica, intermodalità e servizi logistici a valore aggiunto crescente. Vogliamo continuare a crescere. Con la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, il Vespucci potrà diventare un nodo logistico fondamentale per lo sviluppo dello scalo laboronico e per il decongestionamento delle sue banchine».

Poco più di un chilometro di rotaie (1.200 metri circa) e 14,25 milioni di euro di investimenti, di cui 9,25 finanziati dalla Regione Toscana: lo scavalco non è che un tratto di rotaie che si allaccerà ai raccordi ferroviari esistenti grazie al recupero di un ponte ferro-tramviario in disuso che già scavalca la linea ferroviaria Tirrenica. L'opera verrà realizzata entro la fine del 2018

Interporto Vespucci a gonfie vele Il flusso logistico cresce del 35%

Ai varchi sono transitati 605mila autotreni in più rispetto al 2015

- COLLESALVETTI -
UN ANNO più che positivo, con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari. I numeri relativi ai traffici relativi all'anno che si è appena concluso confermano la buona salute dell'Interporto Vespucci: nel 2016 il numero di transiti totali presso i varchi interportuali è stato di 605.000 autotreni rispetto ai 448.000 del 2015, con un incremento pari a circa il 35% del flusso logistico. Con riferimento alle categorie merceologiche trattate, le merci varie confermano di essere il core business principale della struttura, importanti anche i numeri fatti registrare nel settore dell'automotive (62 mila camion, +174 % rispetto al 2015). Nel 2016 l'interporto ha anche fatto registrare un incremento del traffico ferroviario. Sono arrivati e partiti dal Vespucci 239 treni, di cui 63 specializzati nel trasporto dei container e tutti diretti e/o provenienti da Verona. È attivo infatti da luglio scorso il servizio ferro-

viario con l'Interporto Quadrante Europa, che ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e destinazione il bacino delle provincie di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia. Il servizio, che ha portato in dote a Livorno tre treni alla settimana gestiti da DB Schenker Italia e specializzati nel trasporto dei contenitori, ha inciso sull'aumento del traffico via ferro per quasi il 30 per cento del totale. I treni "movimentati" nel 2015 sono stati 141: quindi l'aumento generale è stato del 69%.

LA REGIONE Toscana si dimostra essere uno dei mercati principali per l'Interporto con 451.000 transiti su 605.000 totali. In ambito nazionale le principali regioni verso cui è diretto il flusso logistico sono l'Emilia Romagna e il Veneto, mentre sul mercato internazionale le destinazioni più importanti sono Francia e Slovenia.

«I dati statistici del 2016 - ha detto l'ad dell'Interporto Bino Fulcieri - confermano l'elevato livello

dei servizi logistici offerti alle circa 40 aziende che operano nella nostra struttura. L'Interporto sta progressivamente abbandonando la vocazione prettamente immobiliare per diventare un polo integrato capace di combinare innovazione tecnologica, intermodalità e servizi logistici a valore aggiunto crescente. Vogliamo continuare a crescere. Con la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, il Vespucci potrà diventare un nodo logistico fondamentale per lo sviluppo dello scalo labronico e per il decongestionamento delle sue banchine».

POCO più di un chilometro di rotaie (1.200 metri circa) e 14,25 milioni di euro di investimenti, di cui 9,25 finanziati dalla Regione Toscana: lo scavalco non è che un tratto di rotaie che si allaccerà ai raccordi ferroviari esistenti grazie al recupero di un ponte ferrotramviario in disuso che già scavalca la linea ferroviaria Tirrenica. Secondo quanto riportato nell'accordo di programma approvato lo scorso novembre dalla Giunta Regione, l'opera verrà realizzata entro la fine del 2018.

INNOVATIVI

L'ad Bino Fulcieri conferma
«Elevato il livello dei servizi
offerti a 40 aziende presenti»



OTTIMA ANNATA L'interporto Vespucci di Gualtierice ha registrato numeri da record nel 2016

Le porte vinciane gestite da Viareggio

La Regione annuncia interventi di ripristino, poi saranno affidate a un ente terzo

LIVORNO

Le porte vinciane che separano il porto di Livorno dallo Scolmatore potranno essere presto rimesse nella condizione di svolgere la loro funzione, grazie ad una serie di interventi. Al termine degli interventi di ripristino, la gestione delle Porte passerà all'**Autorità portuale** regionale che ha sede a Viareggio.

Lo annuncia la Regione Toscana. La speranza è che si metta così la parola fine alla infinita diatriba tra Livorno e Pisa sull'apertura e chiusura delle porte, da dove arrivano fanghi che abbassano i fondali portuali.

Nei prossimi giorni la società Navicelli, attuale gestore del sistema di sbarramento e disconnessione che separa la Darsena Toscana dallo Scolmatore, a servizio delle imbarcazioni che dal canale dei Navicelli di Pisa vogliono raggiungere il porto o viceversa, rimuoverà le porte e ripristinerà il loro corretto funzionamento. L'operazione avverrà a seguito di accurate ispezioni con l'autorizzazione dell'**Autorità portuale** di Livorno per l'occupazione temporanea delle aree.

Come dicevamo, la gestione delle Porte vinciane ha spesso generato discussioni. La loro apertura, infatti, da una parte permette alle imbarcazioni provenienti dai cantieri nautici pisani di passare dal mare ai Navicelli attraversando solo un breve tratto del canale Scolmatore, ma dall'altra può contribuire all'insabbiamento del Porto, rendendo necessario il



Le porte vinciane tra lo Scolmatore e il porto: da qui passano gli yacht pisani e la sabbia che abbassa i fondali in porto

» Nei prossimi giorni la società Navicelli rimuoverà la struttura per effettuare riparazione e funzionamento

dragaggio, a causa dei depositarsi sul fondo dei sedimenti portati dallo Scolmatore dell'Arno.

«Considerati gli elementi di preoccupazione che il tema della gestione delle porte ha comportato nel territorio ed in

particolare tra gli enti interessati dal loro funzionamento - spiega l'assessore ai trasporti Ceccarelli - la Regione ha ritenuto opportuno che, una volta eseguite le operazioni di riparazione, la gestione passi all'**Autorità Portuale** Regionale, che è ente regionale».

La Società Navicelli procederà quindi, in accordo con la Regione, ad effettuare le verifiche necessarie per garantire la riparazione ed il regolare funzionamento delle porte.

Saranno inoltre rimossi fanghi che ostacolano il regolare

» Successivamente sarà l'**Autorità portuale** regionale a decidere su apertura e chiusura

funzionamento delle chiuse, operazione che sarà condotta nell'ambito delle attività in corso da parte della Regione sul canale Scolmatore. A seguito del ripristino verrà definito il passaggio di competenze all'**Autorità portuale** regionale.

LA CONTESSA NAVICELLI SPA PROVVEDERÀ ALLA RIPARAZIONE, POI SUL FUNZIONAMENTO DECIDERÀ FIRENZE

Le Porte Vinciane passano all'Authority regionale

- LIVORNO - LE PORTE vinciane che separano il porto di Livorno dallo Scolmatore d'Arno potranno essere presto riportate nella condizione di svolgere la loro funzione, grazie ad una serie di interventi resi possibili dal sostegno della Regione Toscana. Al termine degli interventi di ripristino, la gestione delle Porte passerà all'Authority portuale regionale. Nei prossimi giorni la Società Navicelli, attuale gestore del sistema di sbarramento e disconnessione che separa la Darsena Toscana del Porto di Livorno dal canale Scolmatore, a servizio delle imbarcazioni che dal canale dei Navicelli di Pisa vogliono raggiungere il Porto o viceversa, rimuoverà le porte e ripristinerà il loro corretto funzionamento. L'operazione avverrà a seguito di accurate ispezioni, con l'autorizzazione dell'Authority portuale di Li-

vorno per l'occupazione temporanea delle aree. La gestione delle Porte vinciane ha spesso generato discussione. La loro apertura, infatti, da una parte permette alle imbarcazioni di passare dal mare ai Navicelli attraversando solo un breve tratto del canale Scolmatore, ma dall'altra può contribuire all'insabbiamento del Porto, rendendo necessario il dragaggio, a causa del depositarsi sul fondo dei sedimenti portati dallo Scolmatore dell'Arno.

«**CONSIDERATI** gli elementi di preoccupazione che il tema della gestione delle porte ha comportato nel territorio ed in particolare tra gli enti interessati dal loro funzionamento - spiega l'assessore Ceccarelli - la Regione ha ritenuto opportuno che, una volta eseguite le operazioni di riparazione, la gestione passi all'Authority Portuale Regionale, che è ente regio-

nale». «La società Navicelli procederà quindi, in accordo con la Regione, ad effettuare le verifiche necessarie per garantire la riparazione ed il regolare funzionamento delle porte. Saranno rimossi fanghi che ostacolano il regolare funzionamento delle chiuse, operazione che sarà condotta da parte della Regione sul canale Scolmatore. «Una svolta importante - commenta il consigliere regionale del Pd Francesco Gazzetti -, che attendevamo. Ancora una volta dalle parole si passa ai fatti e all'operatività. Da inizio del 2016 abbiamo seguito passo dopo passo tutta la vicenda, prima in commissione, poi in consiglio in nome dell'impegno assunto con i livornesi e i livornesi, di prendere decisioni e provvedimenti concreti e fattivi. Si apre una nuova fase di gestione che vede la Regione al lavoro insieme all'Authority portuale di Livorno».

icc



LITIGANTI
Livorno e Pisa
si contendono
da anni la
gestione delle
porte vinciane

Quattro priorità per rilanciare il network

Il presidente Francesco Maria di Majo illustra le linee guida del suo mandato: crocieristico, rilancio del settore commerciale ed industriale, completamento delle infrastrutture e sostenibilità ambientale. E ieri è stata inaugurata la nuova linea container di Maersk tra Algeciras e Civitavecchia



CIVITAVECCHIA - Quattro punti da cui partire per segnare il lavoro da portare avanti in un network portuale, quello del Lazio, che cambia la sua guida e la sua struttura. Il presidente Francesco Maria di Majo ha delineato quella che sarà la strada che avrà intenzione di percorrere per consolidare quanto già raggiunto e rilanciare i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Nominato ufficialmente il 24 novembre scorso, Di Majo ha atteso sei settimane per fare un primo punto della situazione, tra criticità e prospettive. **Quattro** appunto le **priorità** del suo mandato.

Informazioni Marittime

L'AdSP Tirreno Centro-Settentrionale si presenta a Bruxelles

Civitavecchia? Un porto dalla vocazione internazionale. Lo ha ribadito la scorsa settimana a Bruxelles il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco Maria di Majo, giunto nella capitale belga per una due giorni fitta di incontri istituzionali presso la Commissione dell'Unione Europea, la Rappresentanza Permanente italiana presso l'Ue, la rappresentanza della Regione Lazio e l'Espo (l'associazione che riunisce tutti i porti marittimi europei).

Di Majo ha messo in evidenza il ruolo fondamentale di Civitavecchia nell'ambito del settore croceristico, delle autostrade del mare e in quello energetico/commerciale, sottolineando la legittimità del network ad entrare a far parte dei "core ports" europei, in sede di revisione delle reti di trasporto europee.

"In tale contesto – ha dichiarato il presidente dell'AdSP – è stata ribadita la volontà di completare le opere strategiche infrastrutturali dei tre porti laziali, sia per gli interventi a mare, che per i collegamenti terrestri, in primis ferroviari, avvalendosi del supporto finanziario previsto dal meccanismo per collegare l'Europa (CEF), dall'EFSD (il cosiddetto piano Juncker) e dalla Banca Europea per gli Investimenti, presso la quale si è anche svolto un incontro per valutare l'attivazione di nuove linee di finanziamento".

A tale riguardo, il presidente di Molo Vespucci si è attivato per ottenere la rimozione di alcuni ostacoli di carattere procedurale (legati ad una risolta procedura di infrazione, promossa nel 2013 dalla Commissione Ue) che tuttora impediscono alla AdSP di poter ottenere finanziamenti della BEI su talune opere infrastrutturali portuali strategiche, già approvate dal Cipe.

Di Majo, in occasione dell'inaugurazione del Centro Servizi per il mare, tenutasi a Bruxelles lo scorso 12 gennaio, ha incontrato anche alcuni europarlamentari e deputati italiani presenti all'evento, oltre all'Ambasciatore Giovanni Pugliese, rappresentante permanente aggiunto presso il Coreper (Comitato dei rappresentanti Permanenti presso il Consiglio dell'Ue), con il quale si è intrattenuto per condividere le strategie europee di crescita del network portuale laziale.

La missione a Bruxelles è stata anche l'occasione per incontrare Daniela Rosca, capo Unità "Porti e navigazione interna" alla DG MOVE della Commissione europea e Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'Espo (European Sea Ports Association). Si è iniziato a parlare di una reciproca collaborazione nel corso del 2017, che sarà anche il "maritime year" per la DG MOVE e che vedrà lo svolgersi di una serie di importanti eventi nel panorama marittimo europeo.

Tra questi è stata definita, proprio in occasione della riunione con Espo, l'organizzazione dell'evento internazionale "Intermodal and logistics Committee", che si terrà il 27 e il 28 aprile presso la sede dell'AdSP a Civitavecchia, con la partecipazione dei delegati di tutti i principali porti europei.

Attivato il nuovo collegamento con Algeciras: in porto 10mila container all'anno



CIVITAVECCHIA - Il ritorno di Maersk a Civitavecchia segna un importante risultato sul piano del traffico merci e, in particolare, agroalimentare. «Ieri - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo - abbiamo inaugurato la linea da Algeciras a Civitavecchia di Maersk, il primo operatore mondiale dei container. Ogni settimana sbarcheranno nel porto di Civitavecchia 150 teus di banane provenienti dall'Ecuador, per 10mila all'anno». Attualmente il porto locale movimentava circa 60/65mila teus all'anno. «Con questo risultato - ha aggiunto di Majo - andiamo ad incrementare già di un buon 15% questo traffico, con conseguenze positive in termini di sviluppo». E sempre sul settore agroalimentare il numero uno di Molo Vespucci ha intenzione di fare di Civitavecchia un polo di riferimento per import ed export. «Ho già avviato dei contatti - ha spiegato - con il Car e con diversi operatori». Con l'Authority che ha anche incontrato gli autotrasportatori che, qualche giorno fa, avevano lamentato come l'arrivo di un nuovo vettore non significasse maggior lavoro per le imprese locali. «Monitoreremo la situazione - ha assicurato Di Majo - mettendo anche in contatto Maersk con la realtà locali di cui forse non conosceva l'esistenza».

Pietro Spirito: «Napoli ha perso dieci anni»

Napoli - Con la nomina di Francesco Messineo a segretario generale, l'Autorità di Sistema del Tirreno Centrale è la prima ad aver completato le nomine. un bel primato ma come ripartiamo? Lo chiediamo al presidente Pietro Spirito. «Dobbiamo recuperare dieci anni di rallentamenti e di stasi. Un immobilismo dettato da una governance instabile non ha consentito di intraprendere azioni di respiro strategico. I programmi di medio e lungo periodo sono stati disattesi, mentre le azioni di breve periodo erano contraddittorie ed incerte. Così, Napoli ha perso opportunità, ed è inevitabilmente arretrata nello scenario concorrenziale».

Secondo lei le nomine fin qui fatte (e non mi riferisco solo a quelle dell'AdSp del Tirreno Centrale) rispondono ai criteri stabiliti dalla legge?

«La nuova governance delle Autorità di sistema portuale deve inevitabilmente effettuare un rodaggio, come accade per ogni riforma. Non tutte le istituzioni hanno compreso il senso del ruolo del Comitato di Gestione, nel quale devono essere presenti componenti dotati degli stessi requisiti di adeguatezza professionale ed esperienza che sono dettati dalla legge per il Presidente. Dobbiamo interpretare non solo il significato testuale del dispositivo normativo, ma anche lo spirito del cambiamento. I porti italiani devono essere sistema, non possono continuare ad esercitare una competizione intra-nazionale, ma devono invece proiettarsi in uno scenario di concorrenza globale, definendo gerarchie e posizionamenti entro una strategia di Paese».

Lei, a quanto pare, si sta dando molto da fare per l'apertura del Molo San Vincenzo. Pensa che questo sia l'anno buono?

«Come sempre accade nelle questioni che si trascinano da decenni, occorre avere un atteggiamento pragmatico, che configuri uno scenario di trasformazione per step successivi. La riapertura e la rifunzionalizzazione del Molo San Vincenzo può essere raggiunta mediante fasi funzionali progressive. Nel 2017, entro l'estate va raggiunto l'obiettivo di consentire l'accesso ai cittadini; poi, va lanciata una gara per il project financing indispensabile a configurare quella infrastruttura come un luogo di servizi ad alto valore aggiunto; infine, si può configurare anche la sua utilizzazione marittima».

Qual è la sua idea di waterfront e da dove intende partire?

«È da dieci anni che la città si palleggia il tema del nuovo waterfront, su cui l'Autorità Portuale aveva lanciato una gara internazionale con una progettazione definita di elevato livello, realizzata da architetti di primario ordine. Ora è il tempo delle decisioni. Piazza del Municipio, che sta di fronte al Molo Beverello, si prepara, nei prossimi anni ad essere riaperta nel suo nuovo abito, con la realizzazione dei lavori della metropolitana. Il Porto non può mancare a questo appuntamento. Proprio per questa ragione la prima fase sarà quella di definire il progetto esecutivo, e di far partire la gara, per il nuovo Molo Beverello e per gli ex Magazzini Generali. Per questo, ci stiamo confrontando con il Sovrintendente Garella e con il Comune di Napoli».

- segue

Napoli è una città difficile e il porto non lo è da meno: come riuscirà a mettere ordine tra i suoi dipendenti litigiosi e non certo uniti da un lato e gli imprenditori portuali individualisti, incapaci di fare sistema e per anni votati a difendere il proprio orticello?

«I dipendenti devono tornare a fare il loro dovere, senza discussioni. Ho parlato chiaro. Non saranno tollerati comportamenti che escano fuori dal perimetro di un alto senso di responsabilità, di correttezza e di trasparenza che deve caratterizzare l'istituzione. Sarà conseguente nelle mie decisioni. Gli imprenditori del sistema portuale devono decidere se vogliono fare delle carte bollate il proprio core business, oppure se vogliono mettere al centro il tema dello sviluppo. Per parte mia seguirò le loro decisioni strategiche, commisurando le mie azioni alle loro decisioni».

A questo proposito è già ripartita la polemica tra i riparatori navali e gli imprenditori della cantieristica: come si regolerà?

«Ho avviato un confronto nel merito, per rivedere il piano di riordino della cantieristica, fermo al 2001, con uno scenario di mercato ed infrastrutturale che intanto è cambiato radicalmente. Se si determinerà, come mi auguro, convergenza sulle linee programmatiche che ho definito, allora avremo tutti la possibilità di progettare un futuro di crescita e di sostenibilità. Se invece continueranno le contrapposizioni sterili, mi assumerò le responsabilità che stanno nel perimetro della Autorità, ed agirò di conseguenza. Preferisco la via della concertazione, ma non accetto l'immobilismo!»

Lei si presenta come una personalità molto determinata e, per far capire come la pensa, è già intervenuto sul rilascio dei permessi di accesso in porto, ha abolito la navetta tra il Beverello e Calata Porta di Massa inimicandosi gli armatori del Golfo ed i sindaci delle isole, pensa di andare dritto per la sua strada o sarà anche lei fagocitato dai compromessi?

«I compromessi non sono utili a nessuno, soprattutto quando si viene da una lunga fase di stagnazione. Decisivo invece è l'ascolto e l'attenzione alle questioni che vengono poste dalla comunità degli attori presenti nel sistema portuale. Poi, acquisito il parere di tutti, viene il tempo delle decisioni. Quelle che competono a me, saranno assunte senza indugi».

In molti sostengono che lei abbia cominciato ad intervenire sulle cose più semplici per far passare il messaggio della sua determinatezza ma che i problemi del porto sono ben altri: i dragaggi, la darsena di levante, le concessioni, la delocalizzazione dei petrolieri: che cosa risponde a tal proposito?

«Nella vita, è sempre necessario dare un ordine di priorità alle azioni. Devono parlare i fatti. E' ovvio che si interviene dapprima sulle questioni nelle quali è immediato il segnale ed è visibile la decisione. Questo non significa che contemporaneamente non stia lavorando all'orizzonte di medio termine, anzi. La gara dei dragaggi è in corso: entro il 16 febbraio le imprese partecipanti devono presentare le proposte tecniche e l'offerta economica. Ad inizio di febbraio, assieme al Comitato di Gestione, approverò il piano operativo dell'Autorità, che sottoporro al Ministro. Non intendo minimamente far marcire le questioni strategiche, che devono essere inquadrare in un orizzonte di medio termine e con una coerenza di interventi. Poi, è necessario sgomberare il campo dalle questioni inutili sulle quali si è accentrato il dibattito negli anni passati. Prendiamo il tema della delocalizzazione della Darsena Petroli. Sino a quando non sarà chiaro quale è il piano dettagliato di decentramento, con tutti gli strumenti urbanistici e le analisi economiche necessarie, gli operatori resteranno dove sono. Non si mette in discussione una rete distributiva coerente con il piano energetico nazionale per discutere in astratto su ipotesi prive di alcun fondamento. Insomma,

sgomberare il campo dalle tematiche astratte è indispensabile per affrontare con atteggiamento fattivo le questioni che davvero devono stare nella agenda delle decisioni. Accade in ogni progetto, si devono determinare le condizioni di sostenibilità economica. Valuteremo l'iniziativa entro questo perimetro, dialogando con il Comune di Napoli e con le istituzioni culturali della città».

Informazioni Marittime

Agenzia del lavoro, Taranto chiede risorse

È «evidente» come la differenza dei costi del lavoro e lo scenario mediterraneo «facciano sì che l'attività di trasbordo abbia difficoltà a mantenersi sul territorio». Così Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mar Ionio (Taranto) interviene in audizione alla commissione Bilancio della Camera in qualità di rappresentante Assoport.

All'ordine del giorno, l'Agenzia del lavoro portuale istituita pochi giorni fa a Taranto e in attesa di costituzione a Gioia Tauro. Non potrà durare più di tre anni e sarà sostenuta con risorse dell'Adsp del Mar Ionio. Questo potrebbe pesare sul bilancio dell'Authority secondo Prete, che chiede «uno stanziamento temporaneo o straordinario per far sì che le Autorità possano gestire al meglio questa nuova agenzia».

«Bisogna dar corso – continua Prete - a una riconversione delle aree e delle attività portuali, cosa in parte già avvenuta e che questo strumento è idoneo ad accompagnare», giudicando l'Agenzia come «una norma di politica attiva perché tende non solo a un esclusivo sostegno al reddito ma alla promozione e riqualificazione del personale che è stato o è tuttora impegnato in una determinata attività ora in difficoltà». «Condividiamo -conclude Prete - e siamo pronti a supportare maggiormente la scelta fatta con l'articolo 4 del decreto legge sugli interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno».

Crociere: 400mila passeggeri in arrivo a Cagliari nel 2017

Presentato calendario dei 163 approdi di 24 compagnie, 41 navi



(ANSA) - CAGLIARI, 18 GEN - Oltre 400mila passeggeri in arrivo nel 2017 a Cagliari con le crociere. Per un giro di affari sul tessuto commerciale locale di circa 24 milioni.

Presentato oggi il calendario degli approdi nel capoluogo per l'anno in corso. Sono 24 le compagnie che sceglieranno il sud Sardegna con 41 differenti navi che arriveranno prevalentemente nel periodo aprile-ottobre. Totale: 163 approdi. Un netto incremento rispetto al 2016 che si era fermato a un pur buon dato di 260 mila passeggeri. Un exploit da +50,93% per gli approdi e da +58,35% per i passeggeri.

"Ad aiutare Cagliari - ha sottolineato il commissario straordinario dell'Authority, Roberto Isidori - c'è la difficile congiuntura geopolitica, ma anche i servizi che offriamo. Anche perché ci sono altri porti nel Mediterraneo". Ad allargare il giro di affari e di approdi è rilevante anche il peso dell'ingresso, in una posizione di controllo (70,89%) del capitale sociale, della Global ports holding nella compagine societaria di Cagliari cruise port.

La scommessa per la nuova stagione, ha confermato il segretario generale Roberto Farci, è l'home port, cioè la partenza delle crociere da Cagliari. Una strategia che consentirebbe, fra l'altro, di aumentare notevolmente la spesa pro capite dei crocieristi secondo alcuni studi di settore fissata sui 60 euro al giorno.

Boom crociere 2017: Cagliari punta a negozi sempre aperti

Appello Confcommercio. Regione pronta con vetrina prodotti sardi



(ANSA) - CAGLIARI, 18 GEN - Orario continuato dei negozi nei giorni degli arrivi dei croceristi. È la proposta lanciata dal presidente di Confcommercio, Alberto Bertolotti, in occasione della presentazione del calendario delle navi-vacanza per il 2017. Obiettivo: sfruttare la grande occasione dei quattrocentomila turisti in arrivo con le crociere.

"Un appello alle imprese: non sorprendiamo i croceristi con le serrande abbassate", ha spiegato il numero uno dell'associazione di categoria. Sintonia con il Comune.

"Dobbiamo attivarci meglio con le aperture in concomitanza degli arrivi - ha confermato l'assessore al Commercio Marzia Cilloccu - soprattutto perché abbiamo preparato un bel centro storico".

L'amministrazione punta molto sui mercati, da Santa Chiara a San Benedetto. Con una indicazione per incrementare gli affari. "Le strutture sono pronte anche per il commercio on-line", ha chiarito l'esponente della Giunta Zedda. Come dire: se il turista non vuole portarsi appresso buste o bustoni, si può far portare i prodotti direttamente a casa.

E una spinta a non perdere la clamorosa chance arriva anche dalla Regione: la prima mossa potrebbe essere quella di vendere i prodotti dell'artigianato sardo direttamente nei terminal crociere. "Il turista - ha sottolineato l'assessore del Turismo Francesco Morandi - deve andarsene via dall'Isola non con la sabbia delle nostre spiagge, ma con un ricordo della Sardegna che sia opera dei nostri artigiani". Morandi ha ribadito l'importanza del settore crociere. "Prima era marginale ora è fondamentale anche grazie agli sforzi di chi ci ha creduto - ha argomentato il titolare del Turismo - Gli asset di investimento della Regione stanno riguardando la promozione del sistema Sardegna, ma anche l'informazione e l'accoglienza con interventi diretti nei territori. Uno degli obiettivi è far sì che il crocerista, attratto dall'esperienza in Sardegna, possa tornare".

Crociere: Cagliari a Shanghai per conquistare mercato Cina

Porto più internazionale con tappe a Londra, Amburgo e Miami



(ANSA) - CAGLIARI, 18 GEN - Il porto di Cagliari non si accontenta del boom crociere della stagione 2017. Ma guarda molto più lontano, al mercato della Cina: sarà nei prossimi anni il bacino di riferimento del turismo nel Mediterraneo. E l'Autorithy sarà a Shanghai dal 10 al 12 gennaio in occasione del Medcruise insieme agli scali europei che vogliono far breccia tra gli operatori commerciali dell'estremo oriente.

Lo ha anticipato la responsabile marketing dell'Autorità portuale, Valeria Mangiarotti, durante la presentazione del nuovo calendario di arrivi delle navi-vacanza. Indispensabile guardare al mercato internazionale. Per questo Cagliari sarà anche a Londra dal 6 al 7 febbraio, a Miami dal 13 al 16 marzo, al Seatrade di Amburgo a settembre. Senza dimenticare anche l'Italian cruise day a Palermo.

Porti: approdo Tremestieri, vicina conclusione iter

Prossima settimana ultimi step, poi aggiudicazione gara



(ANSA) - PALERMO, 18 GEN - La prossima settimana dovrebbe essere pubblicato in Gazzetta Ufficiale, passaggio che consentirà finalmente l'aggiudicazione definitiva della gara, il parere positivo della Regione per il porto di Tremestieri. A quel punto l'Autorità Portuale dovrà acquisire il parere, approvare il progetto definitivo e chiudere con l'aggiudicazione una gara aperta nel 2010. Dopo dovranno essere confermati gli ultimi due finanziamenti, quello regionale da 16 milioni e quello del Provveditorato Opere Pubbliche da 6 milioni e mezzo, e si potrà finalmente apporre la firma sul contratto con l'impresa vincitrice, la Coedmar, che avrà 75 giorni per la redazione del progetto esecutivo, poi da approvare entro 45 giorni. In pratica 4 mesi dalla firma del contratto ma in questi 4 mesi potrà iniziare il maxi dragaggio preventivo a sud del porto, che dovrebbe scongiurare, almeno per un paio d'anni, il problema insabbiamento. C'è un'autorizzazione residua di 15mila metri cubi che consentirebbe di liberare subito uno scivolo e c'è anche un contratto aperto con la Lmd per un residuo di 35mila metri cubi.

Porti: a Mazara passo in avanti verso dragaggio

Riunione con titolare ditta e responsabile ufficio Comune



(ANSA) - PALERMO, 18 GEN - Questa mattina è stato fatto un passo avanti verso l'escavazione del porto canale di Mazara del Vallo. Nella sede del Distretto Pesca e Crescita Blu, si è svolta una riunione tecnica finalizzata alla ricerca di soluzioni per l'escavazione del porto di Mazara del Vallo che non viene dragato da anni; i lavori per l'escavazione, seppur aggiudicati da mesi alla ditta messinese Ecol2000, non sono iniziati a causa del parere negativo dell'assessorato regionale Territorio ed Ambiente allo sversamento dei materiali prelevati nella cosiddetta "colmata B".

Alla riunione, promossa dal Coordinamento territoriale filiera ittica Mazara, hanno partecipato i rappresentanti della Ecol2000 (il titolare Giuseppe Micali ed i tecnici Daniele Andronico e Aurelio Micali), il vice sindaco di Mazara del Vallo, Silvano Bonanno, il responsabile dell'ufficio tecnico del Comune, Alberto Ditta, e i rappresentanti della filiera ittica mazarese.

Nel corso della riunione, preceduta da un sopralluogo presso il porto da parte dei tecnici della Ditta messinese, sono state prospettate soluzioni alternative allo sversamento del materiale prelevato attraverso i lavori di escavazione. Si attendono adesso sviluppi da parte dei progettisti e dalla stazione appaltante (il Commissario regionale per il rischio idrogeologico) in merito alle interlocuzioni con l'assessorato regionale Territorio ed Ambiente.

LA NOTA. È stata avanzata da Matteo Rizzo al Genio Civile con l'obiettivo di sollecitare i lavori di escavazione dei fondali, viste le difficoltà di accesso a causa delle secche

Porto di San Vito, il sindaco: «Si acceleri l' iter per gli interventi»

«La stagione turistica è alle porte e occorre fare presto»

Attualmente risulta insabbiata la testata del molo di sottoflutto che chiude a levante lo specchio portuale, e lo stesso accesso al porto è ormai difficoltoso a causa delle secche che si sono create Antonio Trama OOO Effettuare i lavori di escavazione dei fondali del porto. È la richiesta avanzata da Matteo Rizzo, sindaco di San Vito Lo Capo, al Genio Civile. Il primo cittadino sanvitese, infatti, ha scritto proprio al Genio Civile con l'obiettivo di sollecitare i lavori al porto, peraltro uno dei più sicuri di tutta l' Isola, il quale rischia seriamente di insabbiarsi completamente, diventando impraticabile. Attualmente risulta insabbiata la testata del molo di sottoflutto che chiude a levante lo specchio portuale, e lo stesso accesso al porto è ormai difficoltoso a causa delle secche che si sono create.

«Il finanziamento regionale di 190 mila euro c'è già e la nuova stagione turistica è quasi alle porte - sono le prime parole di Matteo Rizzo -. Adesso non bisogna perdere tempo e accelerare l' iter per assegnare l' appalto dei lavori, la funzionalità del porto è imprescindibile per l' economia del territorio».

Nella sua lettera al Genio Civile il sindaco di San Vito precisa come «le buriane da grecale, che quest' inverno sono state particolarmente

violente, hanno peggiorato la situazione, già grave per se stessa, con il completo interrimento della testata del molo di sottoflutto e la parziale occlusione dell' ingresso in porto - scrive -. Ulteriori ritardi nell' intervento rischierebbero di chiudere completamente la possibilità per le imbarcazioni maggiori di fruire del nostro porto. Per Rizzo, quindi, gli interventi programmati dovranno necessariamente essere definiti prima della prossima stagione estiva».

Grande preoccupazione per i lavori al porto e, pertanto, per il suo futuro, poi, è espressa anche da Giacomo Pappalardo, assessore alla Pesca e ai Lavori pubblici portuali, il quale, tra l' altro, segnala come l' impraticabilità del molo di sottoflutto abbia costretto le imbarcazioni da noleggio a spostarsi dalla zona loro riservata e ad ormeggiare lungo le banchine del molo peschereccio: «I pescatori sono costretti a subire una drastica riduzione degli spazi vitali per l' ormeggio - afferma - e le attività di

- segue

supporto a terra, e tutto questo rende ancor più difficile la loro attività già penalizzata dalla penuria di pesce e da normative sempre più restrittive».

Il sindaco, nella nota inviata al Genio Civile, sottolinea il ruolo preminente che la pesca e il diporto nautico hanno per il futuro del territorio sanvitese: «Questa situazione danneggia oltremodo l' economia locale, che per buona parte si regge sulla pesca e sulla commercializzazione del pescato, senza dimenticare che per le note vicende internazionali proprio il turismo nautico nazionale e sovranazionale può essere per San Vito quel valore aggiunto che apporterebbe benessere e ulteriore pubblicità ad un territorio che da anni si propone quale ambasciatore delle eccellenze naturalistiche ed antropologiche della provincia trapanese».

L' assessore Pappalardo, che detiene anche la delega al demanio marittimo, indica, poi, nel ripristino dei fondali portuali e nel ripascimento della spiaggia due obiettivi primari: «Il mare è il valore aggiunto di San Vito lo Capo - afferma - noi facciamo il possibile per difenderlo e per promuovere la cultura ad esso legata, ma è necessario che tutte le istituzioni competenti ci diano una mano».

Il sindaco Matteo Rizzo conclude la sua nota al Genio Civile con un pressante invito: «Confido nella solerzia di codesto Ente affinché le aspettative del paese non vengano deluse, anche nell' ottica dell' imminente apertura della nuova stagione turistica».

Per la difesa dell' arenile e l' ampliamento della spiaggia col ripristino delle primitive condizioni l' amministrazione comunale, dal canto suo, si è già dotata di un' ulteriore progettazione esecutiva per lavori di dragaggio su un' ampia zona di mare che potrà consentire un allargamento di circa 20 metri per tutta l' estensione del fronte spiaggia, per un importo dei lavori di 800 mila euro; si sta inoltre lavorando per una soluzione definitiva al problema della erosione della spiaggia col conseguente insabbiamento del porto. (*ATR*)

The Medi Telegraph

Premuda: «Mercato in crisi, probabile perdita integrale del capitale sociale»

Genova - «Sebbene al 30 novembre le ulteriori perdite di periodo siano state compensate da un effetto cambio di segno positivo, si sottolinea ancora una volta che, nelle attuali condizioni del mercato marittimo di riferimento, le previsioni per i risultati finali dell'esercizio 2016 e del successivo esercizio 2017 non possono che essere di segno fortemente negativo». Premuda continua a navigare in acque cattive e anche l'ultima Assemblea degli azionisti certifica che la situazione è fortemente negativa. «L'andamento del mercato ed il conseguente deprezzamento degli asset patrimoniali rende probabile l'eventualità di una perdita integrale del Capitale Sociale con inevitabili effetti sulla quotazione del titolo».

Le perdite complessive «cumulate al 30 settembre 2016 ammontano ad Euro **19.697.144** - di cui Euro 9.999.519 già realizzate al 31 marzo 2016 e coperte con la riduzione del capitale sociale deliberata dall'Assemblea degli Azionisti in data 7 giugno 2016 – e che il capitale sociale risulta ridotto di oltre un terzo» così l'Assemblea «ha deliberato all'unanimità di provvedere alla copertura delle perdite residue mediante la riduzione del capitale sociale della Società per un importo corrispondente, da Euro 17.349.283,50 ad Euro 7.651.658,50».

Sono in le trattative con i creditori che «prevedono l'ipotesi di un aumento di capitale destinato a colmare la perdita e ricostituire il capitale sociale, aumento con esclusione del diritto di opzione e riservato a Pillarstone (con conseguenti possibili effetti in termini di delisting del titolo), nell'ambito di una manovra di rafforzamento patrimoniale che contempla la conversione in equity di parte del debito esistente nonché lo stralcio di parte di esso».

L'assemblea degli azionisti di Premuda ha anche nominato all'unanimità Corrado Gatti, alla carica di Consigliere.

Anversa: in crescita le tonnellate, stabili i container

Anversa - Il porto di Anversa ha movimentato 214,1 milioni di tonnellate di merci nel 2016, con un aumento del 2,7% rispetto al 2015. Nello settore dei contenitori il totale è salito del 4,1% a 117,9 milioni di tonnellate per un totale di 10,03 milioni di teu, superando il muro dei 10 milioni di teu per la prima volta. I volumi dei ro-ro sono scesi dell'1,8% a 4.6 milioni di tonnellate, con il numero di veicoli gestito, in calo del 2,8% a 1,2 milioni. Anche il traffico breakbulk è risultato in calo del 2% a 9,8 milioni di tonnellate. Lo stesso trend negativo è stato riscontrato anche nelle rinfuse con una caduta del 9,1% a 12,6 milioni di tonnellate. Il Porto ha movimentato 1 milione di tonnellate di carbone nel corso degli ultimi 12 mesi, con un calo del 34,2% rispetto al 2015. Volumi di minerale ferroso sono scesi del 10,5% a 2,1 milioni di tonnellate. Il numero totale di navi è stato pari a 14.473, segnando un aumento dello 0,4% rispetto dal 2015. La stazza è salita del 9,1% a 401.1 milioni di gt.s

La struttura sarà presentata al Boot di Düsseldorf dal 21 al 29 gennaio

Il porto orlandino "debutta" in Germania

Per promuovere la possibilità di investimenti turistici a 360 gradi

Franco Perdichizzi CAPO D' ORLANDO È conto alla rovescia per uno degli appuntamenti più importanti del porto di Capo d' Orlando che, come si sa, sarà completato entro la fine della prossima primavera. La struttura debutterà al "Boot Düsseldorf", dal 21 al 29 gennaio insieme alla Rete Mpn Marinas di cui fa parte.

Con l' appuntamento tedesco, una delle più grandi fiere al mondo dedicata alla nautica e agli sport acquatici, la struttura orlandina cerca una promozione a livello internazionale per attirare nel suo invaso e quindi su un territorio vastissimo di cui Capo d' Orlando è al centro, non solo diportisti e amanti degli sport acquatici ma anche investitori. Per non parlare della possibilità di investimenti turistici a 360 gradi avendo come territorio raggiungibile tutta la Sicilia.

La partecipazione al Boot di Düsseldorf sarà un vero banco di prova per conoscere l' interesse che la cittadina tirrenica può destare oltre i confini nazionali, e che può certamente favorire la destagionalizzazione turistica, ancora oggi il principale ostacolo al decollo turistico dell' intero comprensorio. Il tutto in vista della conclusione dei lavori ormai in dirittura di arrivo e la conseguente apertura della struttura, prevista nel prossimo mese di giugno. Il bacino portuale di San Gregorio ospiterà 562 posti barca riservati a imbarcazioni da 7,50 a 40 m. di lunghezza ed è dotato di un fondale profondo dai 3,5 m. ai 5 m. Tutta l' area portuale occupa 183.000 mq. tra spazi interni e banchine.i.

FRANCO PERDICHIZZI

Informazioni Marittime

Container, cresce il traffico di Cosco Ports

I terminal portuali gestiti nel mondo dalla **Cosco Shipping Ports**, la società del gruppo armatoriale China Cosco Shipping Corporation, hanno movimentato nel 2016 un traffico dei container pari a 95,1 milioni di teu, con un incremento del 5,1% rispetto a 90,5 milioni di teu del 2015.

Cosco nel Mediterraneo

Nel porto greco del Pireo, Cosco Shipping Ports ha movimentato nel 2016 3.471.000 teu, con un incremento del 14,4% sull'anno precedente. Nell'altro principale terminal mediterraneo del gruppo, quello egiziano di Suez, il traffico è ammontato a 2.547.600 teu, con una diminuzione del 13,8% rispetto al 2015.

Adriano Giannola, Pres. Svimez: istituire nuove ZES al Sud per rilanciare le imprese

(FERPRESS) – Roma 18 GEN – Adriano Giannola, presidente della Svimez, sottolinea l'importanza di promuovere nuove zone economiche al sud. Lo comunica nel corso della commissione Bilancio.

Giannola afferma che "Campania, Gioia Tauro e speriamo Taranto, che riteniamo avrebbe l'opportunità di essere privilegiata per l'istituzione di una zona economica speciale per il suo porto, sono zone di attrazione per gli investimenti".

Continua spiegando "Le Zes ci sono in tutta Europa, l'invito è che il Governo faccia un intervento generale. La zona economica speciale è un fatto di compensazione di coesione per le regioni svantaggiate, è un modo per neutralizzare quell'effetto di competitività che sta penalizzando fortemente alcune regioni, soprattutto al Sud".