

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Repubblica, L'Informatore Navale, Ansa)

Dai Porti:

Venezia:

"...Un concorso di idee internazionale per la Venezia e il circuito dei fossi..." (La Nazione, Il Tirreno)

"...L'ambasciatore del Vietnam nel porto di Venezia..."

(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Vte Genova..." (Ansa, L'Avvisatore Marittimo, Il Sole 24 Ore, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX,)

Ancona:

"...Porto, via libera concessione demaniale banchina 25..."

(Ansa)

Messina:

"...Tremestieri, approdi riaperti e via al dragaggio..."

(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Dalla Cina, per studiare funzionamento e sicurezza..."

(Giornale di Sicilia)

Trapani:

"...Istituito tavolo tecnico per il porto..." (Social Tp,

Giornale di Sicilia, Ansa, La Sicilia, Giornale L'Ora, La Sicilia Web, Alqamah, Quotidiano di Sicilia, TeleSud3, Larepubblica.it)



INDICE



Notizie da altri porti

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Informare

Lloyd's List

Porti, l'obiettivo di Delrio: "La legge di riforma già pronta a maggio, poi i presidenti"

IL CASO

MASSIMO MINELLA

TRE mesi per avere la legge di riforma e varare il nuovo assetto di governo dei porti italiani. La missione "quasi" impossibile di Graziano Delrio, ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, entra nella sua fase cruciale. Entro marzo, infatti, dovranno essere acquisiti i pareri delle commissioni competenti di Camera e Senato, poi toccherà all'aula pronunciarsi. Ancorché consultivi, i pareri delle commissioni (e anche quelli delle regioni) avranno un sapore politico molto marcato. Soprattutto in una fase delicata come quella che sta vivendo la politica portuale italiana. Dopo più di vent'anni, infatti, la legge 84-94 (varata appunto nel gennaio '94) sta per essere approvata. Gli ultimi dieci anni sono stati spesi in proposte, progetti, emendamenti, senza incassare mai risultati sostanziali. Il governo Renzi ha scelto di agire su un doppio binario, il piano della Logistica e della Portualità, approvato lo scorso agosto, e il decreto di riforma della governance delle autorità. Questa volta, insomma, si proverà ad andare fino in fondo, cambiando dalle fondamenta un sistema che ha bisogno di essere innovato. Bisogna capire se questa sia effettivamente la strada giusta. Due regioni, in particolare, Campania e Liguria, avanzano forti riserve al progetto di riforma di Delrio. Particolarmente severo il giudizio del presidente della Campania De Luca sull'ipotesi di fusione dei porti di Napoli e Salerno. Ma anche il governatore della Liguria Toti ha avanzato riserve sull'impianto riformista. Il confronto, quindi, non è affatto agevole per il governo, anche perché critiche sono arrivate pure da esponenti di punta del mondo dello shipping. Il testo, comunque, prosegue la sua strada con l'obiettivo di arrivare fino in fondo senza modifiche sostanziali. Probabilmente ci potranno essere degli aggiustamenti di carattere tecnico, sulla base delle indicazioni che arriveranno proprio dalle regioni e dalle commissioni competenti, ma l'indicazione resta quella di non stravolgere il decreto.

Anche il calendario dovrebbe essere rispettato sciolta

in avanti, quanto mai pericoloso perché farsi trovare alla vigilia dell'estate senza aver concluso la vicenda è una prospettiva che Delrio non vuole assolutamente prendere in considerazione. Sull'argomento, peraltro, è stato molto chiaro anche con il suo nuovo consulente, l'ex presidente

di Genova Luigi Merlo, da pochi giorni entrato nello staff del dicastero dei Trasporti e delle Infrastrutture proprio con il compito preciso di condurre in porto il decreto.

Entro marzo, si diceva all'inizio, dovrebbe essere concluso l'esame delle commissioni. Ad aprile, quindi, il decreto dovrebbe arrivare in Parlamento. Per la sua conversione ci sono sessanta giorni di tempo. Alla fine di maggio, quindi, il decreto di riforma delle governance può essere legge. Ma come si comporteranno i soggetti chiamati a concorrere alla nomina del presidente e del board di governo della nuova autorità di sistema? Rispetto alla 84-94, infatti, il meccanismo di nomina cambia radicalmente. Sparisce la terra assegnata agli enti locali (Comune, Provincia, Camera di Commercio) da cui il ministro pescava il nome del prescelto chiedendo poi l'intesa con la Regione. Ora si cancella di netto la prima parte e si affida la scelta al concorso fra ministero e regione (o regioni, come nel caso della nuova Marina di Carrara e quindi chiama in causa Liguria e Toscana).

Proprio l'intesa che la Regione deve dare al ministro sul nome prescelto può essere considerata una sorta di vittoria della Liguria. Era stato proprio Giovanni Toti, infatti, a contestare la prima versione del decreto che affidava alla Regione un semplice compito di "ascolto" (la formula era "il ministro nomina sentita la Regione"). La nuova e definitiva versione, approvata dal consiglio dei ministri, crea una sorta di contestualità della scelta, senza dimenticare che in caso di mancata intesa tocca comunque al consiglio dei ministri la scelta finale.

Si dovrà procedere con un nome condiviso, insomma, per evitare forzature quali appunto risulterebbe essere una nomina affidata al consiglio dei ministri. Il punto-chiave è comunque semplice: come si comporteranno gli enti locali su tempi do-

la legge? Attenderanno cioè che la legge entri in vigore per iniziare a confrontarsi o inizieranno prima? Nel primo caso, il commissariamento del porto di Genova proseguirà ancora, supererà l'estate e arriverà tranquillamente in autunno, sfiorando così l'anno di durata (rispetto ai due mesi annunciati da Delrio il giorno dell'insediamento dell'ammiraglio Giovanni Pectorino). Se invece il confronto scatterà nelle prossime settimane, subito dopo Pasqua per intenderci, allora si potrà avere un nuovo presidente già prima dell'estate. Sarà inevitabile attendere l'arrivo del decreto in Parlamento, ma a quel punto il dialogo dovrà essere avviato.

Il ministro Delrio ha a più riprese manifestato l'intenzione che anche il Comune di Genova, così come quello di Savona, siano coinvolti nella riflessione. E da parte di Toti non ci sono conclusioni sul tema. Quindi, saranno i territori a riflettere insieme sull'argomento, individuando la soluzione più condivisa. Non può sfuggire, infatti, che la comunità portuale savonese è nettamente contraria all'integrazione con Savona. Bisognerà quindi riflettere con molta attenzione sulla soluzione in grado di ricompattare i due territori (qualcuno pensa a un presidente savonese quale Rino Carluvese) e di far decollare la prima autorità italiana.



IL PRESIDENTE della Regione Liguria Giovanni Toti



IL CONSULENTE Luigi Merlo, ex presidente del porto e ora consulente

Cosa contro il tempo per superare gli ostacoli, Merlo al lavoro nel suo nuovo incarico romano

IL DECRETO DEL RIO SOTTO LALENTE DEL PROPELLER: BENE MA ORA MIGLIORARE E PROSEGUIRE CON VELOCITA'

LE DICHIARAZIONI DI SIMONE BASSI, PRESIDENTE DEL PROPELLER CLUB DI RAVENNA E DI UMBERTO MASUCCI, PRESIDENTE NAZIONALE DEL PROPELLER

Ravenna, 29 febbraio 2016 - Il Propeller Club Port of Ravenna ha organizzato il 27 Febbraio scorso un interessante Convegno sulla Governance dei Porti cui hanno partecipato importanti relatori del mondo istituzionale: il Senatore del PD Marco Filippi e Bartolomeo Giachino, responsabile trasporti di Forza Italia, e imprenditoriale: Franco Mariani, VicePresidente Vicario Assoport, Marco Simonetti, Vice Presidente Assiterminal e Roberto Rubboli, Amministratore Delegato Sapir.

Negli interventi di saluto dei rappresentanti istituzionali locali si è messo in evidenza l'apprezzato ruolo del Propeller Club quale interlocutore riconosciuto e tavolo privilegiato e super partes, sia per i politici che per gli operatori economici (non rappresentando il Club interessi di categoria ma dell'intera portualità e logistica); ruolo confermato anche dai relatori durante i loro interventi.

Secondo Simone Bassi, Presidente del Propeller Ravenna "lo schema di decreto è sicuramente apprezzabile perché costituisce un primo passo concreto di riforma, ma appare ancora lacunoso. E' auspicabile un miglioramento a seguito dell'esame delle Commissioni e della Conferenza Stato-Regioni e ora lo scopo è fornire velocemente dei contributi per arrivare ai decreti attuativi che devono disciplinarne compiutamente i dettagli e il periodo di transizione".

A temine lavori il Presidente Nazionale del Propeller Umberto Masucci ha confermato che "il Cluster marittimo nazionale apprezza la accelerazione legislativa nel settore (in meno di un anno è stato presentato il Piano Strategico della Portualità e della Logistica e il Decreto sulla Governance, contro i dodici anni di discussioni nelle Commissioni Parlamentari sulla riforma della portualità). Anche Masucci ha posto l'accento sulla necessità di una veloce entrata in vigore del decreto (con possibili "miglioramenti" nel passaggio parlamentare), soprattutto per sbloccare la grave situazione di commissariamento di due terzi dei Porti Italiani".



Porti: Propeller Salerno, con accorpamento a rischio sviluppo

Il 4 marzo convegno per discutere conseguenze riforma su scalo

29 febbraio, 15:51

(ANSA) - NAPOLI, 29 FEB - "Nonostante i vistosi progressi ottenuti negli ultimi anni dallo scalo di Salerno, con la riforma portuale viene messa in discussione l'autonomia amministrativa e finanziaria che ne ha permesso lo sviluppo". Lo afferma il presidente del Propeller Club di Salerno, Alfonso Mignone. "Salerno e Napoli - spiega Mignone in una nota - pur geograficamente assai vicine, hanno dinamiche di sviluppo, strategie imprenditoriali e know-how del tutto differenti e, ciononostante, perfettamente compatibili". Proprio per discutere delle ricadute della riforma e dell'accorpamento delle due autorità portuali e delle sue conseguenze per il territorio, il Propeller salernitano ha promosso un convegno che si svolgerà il 4 marzo alle 15 in via Allende 19, realizzato in collaborazione con la Camera di Commercio, Autorità Portuale e Confindustria. Al centro del dibattito, assieme ad associazioni di categoria ed istituzioni, gli effetti del Decreto Legislativo varato il 21 gennaio scorso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, spiega la nota, "rischia di ridurre il porto a mera appendice dell'Autorità di Sistema del Basso Tirreno con sede a Napoli". Al convegno, che sarà aperto proprio da Mignone, parteciperanno tra gli altri Andrea Prete, presidente della Camera di Commercio di Salerno; Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità Portuale di Salerno e Agostino Gallozzi, Presidente di Assotutela.

Il Propeller Club di Salerno, Istituzioni locali e categorie imprenditoriali sugli effetti dell' "annessione" al porto di Napoli

Salerno, 29 febbraio 2016 - Riforma portuale e sue conseguenze per il territorio al centro di un convegno del Propeller Club di Salerno. In collaborazione con Camera di Commercio, Autorità Portuale e Confindustria il 4 marzo 2016 si discuterà, assieme ad associazioni di categoria ed istituzioni, degli effetti del Decreto Legislativo varato il 21 gennaio scorso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che rischia di ridurre il porto a mera appendice dell'Autorità di Sistema del Basso Tirreno con sede a Napoli. "Nonostante i vistosi progressi ottenuti negli ultimi anni dallo scalo - spiega il presidente del Propeller, Alfonso Mignone - viene messa in discussione l'autonomia amministrativa e finanziaria che ne ha permesso lo sviluppo. Salerno e Napoli, pur geograficamente assai vicine, hanno dinamiche di sviluppo, strategie imprenditoriali e know-how del tutto differenti e, ciononostante, perfettamente compatibili".

Programma dei lavori (Ore 15:00, Via Allende 19)

Saluti Istituzionali ALFONSO MIGNONE - Presidente The International Propeller Club Port of Salerno

ANDREA PRETE - Presidente CCIAA Salerno

ANDREA ANNUNZIATA - Presidente Autorità Portuale di Salerno

Interverranno AGOSTINO GALLOZZI - Presidente Assotutela

GIUSEPPE AMORUSO - Presidente Risorsa Mare Confindustria Salerno

ALBERTO FABBRICATORE - Presidente Assaspedo Salerno

ORAZIO DE NIGRIS - CEO Salerno Stazione Marittima

LA CITTA' E IL MARE

UN CIRCUITO DI BARCHINE ELETTRICHE

GLI INGEGNERI SCANU E RIVIERI HANNO PRESENTATO PROGETTI DI TRAGHETTINI ELETTRICI ABBINABILI A VERE BARCHE PALINDROME COME MEZZI TURISTICI PER UN CIRCUITO SUI FOSSI

Un concorso di idee internazionale per la Venezia e il circuito dei fossi

L'intesa Nogarin-Gallanti arriva dal convegno del Propeller Club

LIVORNO - DICIAMOCELO: ogni tanto fa bene sentir parlare di Livorno, anche in un contesto ufficiale e serio come il Propeller ieri sera, come della città ideale del cinquecento, ma anche come la città bellissima che è oggi, o almeno che potrebbe essere. Tutto è partito dal convegno che avrebbe dovuto parlare del progetto di valorizzare il quartiere Venezia e il circuito d'acqua costituito dal Mediceo e dai Fossi. Ospiti da grande serata: il sindaco Filippo Nogarin, il commissario

il suo segretario generale (e presidente della Porti 2000) Massimo Provinciali, il "padre" del porto turistico della Bellana Piero Mantellassi, Pietro Angelini di "Navigo". Più i giovani ingegneri Scanu e Rivieri che hanno fatto sognare presentando i loro progetti di traghettini elettrici abbinabili - vere barche palindrome - da concepire come mezzi turistici per un circuito sui Fossi, sul canale dei navicelli ma anche lungocosta, in alternativa ai pullman per i croceristi ma anche - perché no - per ipotizzare un sistema di trasporto cittadino complementare a quello degli autobus urbani.

ANDIAMO sulretà. Che è venuto, dopo l'appassionata introduzione della presidente del Propeller Maria Gloria Gianni Pallastriani, dall'abbinata Nogarin-Gallanti. La proposta del secondo di un



DIBATTITO Il commissario Gallanti nella sala della Camera di Commercio e, nel riquadro, il nostro Antonio Fulvi e il sindaco Nogarin

concorso internazionale di idee da lanciare insieme per studiare la valorizzazione della Venezia e del circuito dei fossi allargato al riutilizzo ottimale delle due Fortezze - la vecchia e la nuova - al mercato centrale, al "fondaco" dei Fossi oggi degradati a cantine tra in grado di diventare ritrovi alla moda, a metà tra i punti di intrattenimento per chi visita i Fossi dall'acqua e gli stessi cittadini.

Un po' una città nuova "cucita" dalla via d'acqua - da liberare dalle migliaia di barchette che oggi la popolano e un po' troppo spesso la danneggiano e la inquinano - con il ricordo culturale con la città storica, voluta dai granduchi di Toscana proprio come città ideale, per il commercio sul mare ma anche come orgoglioso richiamo per le "nazioni" che dal villaggio pisese fino al 1560 (solo 111 case

e 600 abitanti di terz'ordine sociale) diventò nel 1606 ufficialmente città, con il pentagono del Buonafantini celebrato in tutta l'Europa di allora. Un richiamo storico ed urbanistico su questa vicenda lo ha fatto con il supporto di foto e da l'ingegner Aldo Ceccconi, dello studio di ingegneria delle strutture, incantando tutti sulle possibilità aperte da una vera valorizzazione anche degli antichi palazzi, troppo spesso ricostruiti malamente dopo le distruzioni della guerra.

DI QUESTA "grande bellezza" della città del Buonafantini si è fatto interprete convinto - in chiusura Massimo Provinciali - ma in apertura proprio il sindaco per primo. Che non si è sottratto, in un lungo e appassionato intervento di apertura della serata, rivendicando alla sua amministrazione anche le iniziative per valorizzare il quartiere Venezia, ma anche per un impegno culturale di "rifondazione" urbana e turistica. Tutti i contributi, compreso quello di Mantellassi che ha ricordato la sua annosa battaglia per la Bellana e per uno sbocco nautico. Il dottor Pietro Angelini (Navigo) ha portato le cifre di quello che renderebbe il Marina del Mediceo: centinaia di posti di lavoro, equipaggio dei megayachts per almeno quattro mesi all'anno nella città, un rilancio internazionale. Insomma, la marina. Invece che dal cielo, come nella Bibbia, dal mare.

A.F.

Fossi e Fortezze, dialogo Gallanti-Nogarini

Convegno del Propeller, [redacted] lancia l'idea del concorso internazionale di idee. Il sindaco: una sfida molto positiva

di Enrico Paradisi
LIVORNO

«Stasera sono venuto a parlare della Venezia e su questo mi piacerebbe aprire un dibattito: Venezia è il punto di partenza per un rilancio della città di Livorno, nell'ottica di una priorità assoluta al Pentagono». Il sindaco Filippo Nogarini è partito da queste premesse, ieri sera, nel suo intervento al convegno del Propeller in Camera di Commercio, dal titolo onnicomprensivo: "Quartiere Venezia: centro strategico per lo sviluppo turistico e nautico di Livorno e della sua costa". E ha finito poi per duettare con il commissario [redacted].

[redacted] trovandosi d'accordo per imbastire un percorso sulla gestione dei Fossi, in cui si è rispolverato anche il concorso di idee internazionale per mettere a sistema canali e Fortezze.

All'incontro non hanno potuto partecipare invece il presidente della Camera di Commercio Sergio Costalli, rimasto a casa influenzato, né Vincenzo Poerio, amministratore

delegato di Azimut Benetti, che - ha ricordato nel finale Antonio Fulvi, moderatore del dibattito - è stato trattenuto in azienda per una trattativa commerciale in via di conclusione per la vendita di un mega yacht.

Il primo ostacolo da superare, aveva affermato Nogarini, per affrontare il tema di una riqualificazione completa dei canali medievali e di un loro eventuale utilizzo come vie d'acqua da poter percorrere con battelli è quello relativo alle competenze. I Fossi, pur non essendo compresi nella circoscrizione [redacted]

[redacted] sono sua competenza per quanto riguarda gli aspetti della sicurezza della navigazione, grazie a un protocollo firmato nel 2002 tra [redacted]

[redacted] Comune e Capitania. Nel protocollo si stabilì, per maggiore convenienza, che proprio la stessa Autorità assumeva la competenza sul rilascio delle concessioni ai vari circoli nautici, e la pulizia dei fossi. Il processo per riconsegnare i canali all'amministrazione comunale è relativamente semplice.

Basterebbe un accordo tra i tre enti, come ha ricordato il segretario generale dell'istituzione portuale Massimo Provinciali: «A Venezia i canali non li amministra mica [redacted]

[redacted] Aggiungendo poi: «Penso sia corretto che sia la città a farsi carico dei Fossi: ritengo lo si possa realizzare e condividere con il sindaco, si può regolare senza un decreto ma con un accordo».

Il commissario Gallanti ha addirittura rilanciato sulla necessità di ricomprendere nel ragionamento non solo i Fossi, ma un intero pezzo di città con la Fortezza Vecchia e Fortezza Nuova, che andrebbe ridisegnato non solo in funzione di un eventuale trasporto urbano alternativo, ma anche a scopo turistico. «Un esempio è Marsiglia - ha detto Gallanti - dove hanno portato in fondo con successo un concorso di idee per la riqualificazione del water front». E a questo punto, ha proseguito, «se noi ci mettessimo a pensare con il Comune a un concorso internazionale di idee cui potrebbero partecipare grandi urbanisti si allarga la possibilità che si var-

chino i confini regionali». Come nel caso del recente concorso per i giovani sul silos, sul quale ci sarebbero già manifestazioni di interesse rispetto ai progetti di riqualificazione presentati dai ragazzi.

«Il silos attira l'attenzione di grandi operatori», ha concluso Gallanti. «Prendo in modo estremamente positivo quello che dice Gallanti - ha replicato Nogarini - dove c'è contaminazione di idee e confronto c'è una ricchezza, e il porto ha come prima funzione una contaminazione di idee tra persone di diverse culture che arricchisce il territorio. Il concorso di idee è interessantissimo».

Se la sfida è fare una cosa di questo tipo, ha garantito il sindaco, cioè la volontà di portare a Livorno menti giovani e di ampio respiro la risposta è assolutamente sì: «Dobbiamo sprovincializzarci, non me ne voglia Provinciali», ha chiuso il sindaco scherzando, prima di congedarsi. «Oggi nasce questa volontà e vi do la piena disponibilità ad andare in questa direzione, avvocato Gallanti. Molti urbanisti importanti credo che ci metterebbero la firma».



Il convegno del Propeller club guidato da Maria Gloria Glani: al tavolo il sindaco Nogarini, in prima fila il commissario [redacted] Gallanti (Marzi Pontafoto)

4/10/16 10:11:44



Porti: Vte Genova, crescono traffici nei primi due mesi 2016

Arrivata la nave Al Dhail, la più grande mai entrata al terminal

29 febbraio, 19:38

(ANSA) - GENOVA, 29 FEB - "Il 2016 è iniziato bene per il terminal, a gennaio e febbraio abbiamo fatto diecimila container in più rispetto all'anno scorso: arriveremo a 103 mila teu". Lo ha detto l'ad di Psa-Vte Gilberto Danesi. E nel conto entrano anche quelli trasportati dalla nave da 15.500 teu, la 'Al Dhail' della Uasc, la più grande mai entrata al terminal per numero di container e per dimensioni, che ieri mentre veniva festeggiato l'arrivo in porto delle nuove gru era però ancora ferma in rada, bloccata dalla rottura del verricello per sollevare l'ancora.

Il dato della crescita è particolarmente positivo in un quadro di instabilità. "I traffici - spiega Danesi - soprattutto sulla rotta Far East-Europa non sono in crescita, però le navi aumentano e noi di conseguenza dobbiamo avere le apparecchiature in grado di gestire le navi più grandi". Le nuove gru del terminal Vte, che potranno operare su navi fino a 20 mila teu, le più grandi, entreranno in funzione dopo l'addestramento del personale. Per questo Vte si è dotato di un simulatore, appena installato, con tre schermi. (ANSA).



Porti: Genova Vte, arrivate maxigrù per navi da 20 mila teu

Investiti 100 milioni. Danesi, così il porto di Voltri-Prà cambia

29 febbraio, 19:59

(ANSA) - GENOVA, 29 FEB - Alte 90 metri, circa 30 in più rispetto alle attuali, le quattro nuove maxi gru 'Gooseneck' sono arrivate al terminal Vte del porto di Voltri-Prà'. Il viaggio da Shanghai è durato due mesi, a bordo di una nave autoaffondante. Ora ci vorrà una settimana per lo sbarco e i nuovi mezzi dovrebbero entrare in funzione a fine aprile andando a sostituire progressivamente le 'vecchie' gru di banchina che saranno demolite e vendute come rottame.

"L'arrivo di queste gru significa che il porto di Voltri-Prà' è completamente cambiato - ha detto Gilberto Danesi, amministratore delegato di Vte-Psa -: è in grado di gestire navi da 20 mila teus, le mega vessel. Una risposta obbligata per rimanere sul mercato: nel giro di un paio d'anni nel Mediterraneo verranno solo navi da 14 mila teu in su. Con queste gru da oggi nulla ci sarà più vietato". L'ordine è per otto nuove maxigrù (altezza sotto spreader 50 mt, braccio lungo 70 mt, operative anche con vento a 90 km all'ora) e la seconda tranche dovrebbe arrivare all'inizio di novembre: allora su 12 gru totali, 8 nuove saranno per le mega vessel. Ne resteranno in uso quattro di quelle attuali, già in grado comunque di operare su navi da 15 mila teu, che continueranno a essere utilizzate sulla banchina più vicina all'aeroporto, soggetta ai limiti più stringenti per il cono aereo. Per Vte e per l'azionista di maggioranza Psa, Port of Singapore Authority, si tratta di un investimento da circa cento milioni, che comprende anche il nuovo magazzino merci, la nuova mensa e nuovi spogliatori. Il prossimo passo, appena 'digerita' questa spesa, sarà il rifacimento dei piazzali. "Intanto aspettiamo ancora il secondo binario ferroviario" chiosa Danesi, una battaglia che va avanti da anni, per un binario che permetterebbe di incrementare il traffico su rotaia da e per il porto. (ANSA).

Gru e navi giganti, Vte pronto per il futuro

Sono arrivate ieri mattina, a bordo della nave Zhen Hua, le prime quattro nuove gru del terminal Vte di Genova-Pra', che sarà così l'unico porto del Mar Mediterraneo con otto impianti post panamax su 12, per un investimento totale di 65 milioni di euro, che salgono a 100 se si contano gli altri interventi in corso sul terminal. Le gru arrivate ieri saranno operative da metà di quest'anno, e permetteranno così al primo terminal di destinazione italiano di movimentare navi portacontainer con capacità 18 mila teu. L'investimento per il Vte è stato possibile grazie alla risoluzione della controversia legata al cono aereo, ossia lo spazio libero richiesto dalle autorità dell'aviazione per il l'atterraggio e il decollo dei velivoli in arrivo e partenza dal vicino aeroporto Colombo. Le nuove gru realizzate dal gruppo cinese Zpmc, la maggiore industria di questo campo a livello mondiale, saranno alte 50 metri dallo spreader, l'attrezzatura posta in fondo alla gru che consente di agganciare i container dalla nave e trasportarli a terra. Le gru attuali invece sono alte 38 metri. La lunghezza del braccio è di 25 file per 11 tiri di altezza. Tradotto: il braccio della gru consente di estendersi oltre la larghezza della nave portacontainer più grande del mondo (23 file) e supera in altezza una pila di 10 contenitori posti sulla nave. Le vecchie attrezzature sono superate praticamente del doppio. Le nuove gru - e questo in una zona ventosa come il Vte è un parametro fondamentale - operano anche con un vento massimo di 90 chilometri orari, 20 in più dell'operatività limite delle attuali. Intanto il 2016 è iniziato bene per il terminal, che a gennaio e febbraio ha fatto 10 mila container in più rispetto all'anno scorso: «Arriveremo a 103 mila teu» conferma l'amministratore delegato Gilberto Danesi. Nel conto entrano anche quelli trasportati dalla Al Dhail, la portacontainer più grande mai arrivata a Genova, con capacità 15.500 teu, entrata con quattro ore di ritardo rispetto alla tabella di marcia a causa di un guasto al verricello, poi risolto dall'equipaggio guidato dal comandante Imad Hussein. Armata dalla compagnia emiratina Uasc, la Al Dhail fa parte della generazione di unità ordinate dall'armatore presso i cantieri Hyundai Heavy Industries in Corea del Sud, parte di un più ampio programma di nuove costruzioni (sei navi da 18 mila teu e 11 navi da 15.500 teu, per un valore totale di 2,3 miliardi di dollari). Recentemente, Uasc ha ricevuto riconoscimenti in tema ambientale: a ottobre 2015, in occasione del Seatrade, la compagnia ha incassato il premio per la Sostenibilità ambientale, perché è stato dimostrato che le nuove navi da 18.800 teu producono una quantità di CO2 inferiore del 60% rispetto alle navi da 13.500 teu costruite solo quattro anni fa. A novembre, durante la cerimonia di premiazione al Maritime Standard Awards, a Uasc è stato assegnato anche il Green Shipping Award. L'indice di efficienza energetica (Eedi) di tali navi è inferiore del 50% al limite che andrà in vigore dal 2025, come stabilito dal regolamento Imo. La Al Dhail è attualmente impiegata nel servizio Amc1, assieme ad altre sette navi operate all'interno dell'alleanza Ocean Three. I porti scalati da questo servizio sono Qingdao, Shanghai, Ningbo, Port Kelang, Port Said East, La Spezia, Genova, Fos, Valencia, Port Said East, Gedda, Khor Fakkan, Port Kelang, Qingdao.

Terminal. Altri 150 in arrivo a fine 2016

Vte investe in gru e nelle banchine: piano da 100 milioni



GENOVA

Quattro nuove grandi gru, arrivate ieri dalla Cina, alle quali, tra ottobre e novembre, se ne aggiungeranno altre quattro, e un riassetto incisivo delle banchine. Il tutto per un investimento complessivo di 100 milioni di euro, messo sul piatto dal terminal genovese Vte per poter lavorare sulle mega-portacontainer di ultima generazione. A presentare l'operazione è stato ieri Gilberto Danesi, ad di Vte, di fronte alle gru gansewerk (a becco d'anatra), costruite dalla cinese ZPMC, appena giunte via nave, dopo un viaggio di quasi un mese. Grazie a queste nuove infrastrutture, ha spiegato Danesi, «il Vte sarà l'unico terminal italiano di destinazione finale in grado di lavorare tre mega-unità in contemporanea: due da 20mila teu (container da piedi, ndr) e una da 15mila». Grazie anche al ripristino, già avvenuto, dei fondali di 15 metri, l'altro porto in grado di garantire performance di quel tipo è Gioia Tauro, ma si tratta di uno scalo di transhipment.

Le otto gru ordinate hanno un valore complessivo di 80 milioni, coperto dal Vte (che fa capo al primo terminalista del mondo, Psa - Port of Singapore) grazie anche a un finanziamento di 65 milioni ottenuto dalla sede di Milano della francese Société Générale. Altri 20 milioni sono stati impegnati sulle banchine. «Abbiamo creato - prosegue Danesi - una nuova illuminazione per la diga esterna, in modo da consentire l'ingresso di navi nel terminal anche du-

rante la notte, inoltre abbiamo cambiato parabordi e bitte, installando i modelli utilizzati nei porti nordeuropei, per dare alle navi maggiori garanzie sull'approdo. Poi abbiamo installato il sistema d'attracco shore tensioni, un metodo di tiraggio dei cavi d'ormeggio che segnala i picchi di tensione tramite wi-fi».

Per quanto riguarda le gru, realizzate con lo snodo "a becco d'anatra" in modo da restare entro l'altezza di 90 metri prescritta dall'Enac per rispettare il cono aereo del vicino aeroporto, le prime quattro saranno installate entro aprile, sostituendone altrettante, più basse, attual-

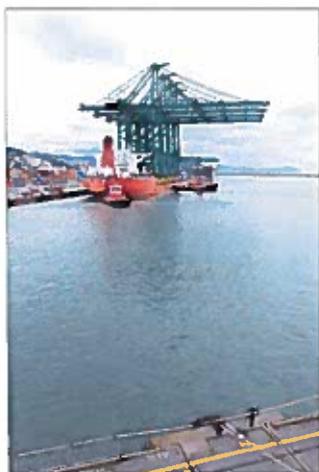
APPRODI FACILITATI

Oltre a nuove gru, il Vte ha dotato i moli del sistema shore tension per l'attracco, che segnala i picchi di tensione dei cavi col wi-fi

mente operative sul terminal. Altre quattro grandi gru arriveranno a Genova tra ottobre e novembre e anche queste sostituiranno vecchi impianti. «Alla fine - dice Danesi - avremo otto nuove gru per le grandi navi e altre quattro più basse e datate per navi fino a 15.500 teu». Una delle quali ha approdato a Genova ieri. Sono in programma, poi, la sostituzione dei mezzi di piazzale a gasolio con macchine elettriche, per le quali «saranno investiti altri 150 milioni entro la fine del 2016» e il raddoppio dello sbocco ferroviario del terminal (che oggi ha un solo binario) per il quale è in corso un confronto con Fs.

R.d.F.

8 novembre 2015, 10:00



Psa Voltri-Pra', il giorno dei giganti / GALLERY

Genova - Sono arrivate questa mattina, a bordo della nave "Zhen Hua", le prime quattro nuove gru del terminal di Genova-Pra', che sarà così l'unico porto del Mar Mediterraneo con otto impianti post panamax su 12, per un investimento totale di 65 milioni di euro

Genova - Sono arrivate questa mattina, a bordo della nave "Zhen Hua", le prime quattro nuove gru del terminal Vte di Genova-Pra', che sarà così l'unico porto del Mar Mediterraneo con otto impianti post panamax su 12, per un investimento totale di 65 milioni di euro, che salgono a 100 se si contano gli altri interventi in corso sul terminal. **Le gru arrivate ieri saranno operative da metà di quest'anno**, e permetteranno così al primo terminal di destinazione italiano di movimentare navi portacontainer con capacità 18 mila teu.

L'investimento per il Vte è stato possibile grazie alla risoluzione della controversia legata al cono aereo, ossia lo spazio libero richiesto dalle autorità dell'aviazione per il l'atterraggio e il decollo dei velivoli in arrivo e partenza dal vicino aeroporto Colombo. **Le nuove gru realizzate dal gruppo cinese Zpmc**, la maggiore industria di questo campo a livello mondiale, saranno alte 50 metri dallo spreader, l'attrezzatura posta in fondo alla gru che consente di agganciare i container dalla nave e trasportarli a terra. Le gru attuali invece sono alte 38 metri. La lunghezza del braccio è di 25 file per 11 tiri di altezza.

Tradotto: il braccio della gru consente di estendersi oltre la larghezza della nave portacontainer più grande del mondo (23 file) e supera in altezza una pila di 10 contenitori posti sulla nave. Le vecchie attrezzature sono superate praticamente del doppio. Le nuove gru - e questo in una zona ventosa come il Vte è un parametro fondamentale - operano anche con un vento massimo di 90 chilometri orari, 20 in più dell'operatività limite delle attuali. **Intanto il 2016 è iniziato bene per il terminal**, che a gennaio e febbraio ha fatto 10 mila container in più rispetto all'anno scorso: «Arriveremo a 103 mila teu» conferma l'amministratore delegato Gilberto Danesi.

- segue

Nel conto entrano anche quelli trasportati dalla “Al Dhail”, la portacontainer più grande mai arrivata a Genova, con capacità 15.500 teu, entrata con quattro ore di ritardo rispetto alla tabella di marcia a causa di un guasto al verricello, poi risolto dall’equipaggio guidato dal comandante Imad Hussein.

Armata dalla compagnia emiratina Uasc, la “Al Dhail” fa parte della generazione di unità ordinate dall’armatore presso i cantieri Hyundai Heavy Industries in Corea del Sud, parte di un più ampio programma di nuove costruzioni (sei navi da 18 mila teu e 11 navi da 15.500 teu, per un valore totale di 2,3 miliardi di dollari). Recentemente, Uasc ha ricevuto riconoscimenti in tema ambientale: a ottobre 2015, in occasione del Seatrade, la compagnia ha incassato il premio per la Sostenibilità ambientale, perché è stato dimostrato che le nuove navi da 18.800 teu producono una quantità di CO2 inferiore del 60% rispetto alle navi da 13.500 teu costruite solo quattro anni fa. A novembre, durante la cerimonia di premiazione al Maritime Standard Awards, a Uasc è stato assegnato anche il Green Shipping Award. L’indice di efficienza energetica (Eedi) di tali navi è inferiore del 50% al limite che andrà in vigore dal 2025, come stabilito dal regolamento Imo. **La “Al Dhail” è attualmente impiegata nel servizio Amc1**, assieme ad altre sette navi operate all’interno dell’alleanza Ocean Three. I porti scalati da questo servizio sono Qingdao, Shanghai, Ningbo, Port Kelang, Port Said East, La Spezia, Genova, Fos, Valencia, Port Said East, Gedda, Khor Fakkan, Port Kelang, Qingdao.

LO SBARCO AL TERMINAL PSA Quattro gru colossali per le navi giganti, Singapore punta 100 milioni su Genova

GHIARA >> TI



INTANTO A VADO, APM (MAERSK) COMPRA I CARRELLI PER LA PIATTAFORMA

Giganti d'acciaio sulle banchine genovesi

Al terminal Psa Voltri Pra' arrivano mega-gru e nave dei record: investimenti per 100 milioni

IL CASO

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Vecchie gru di banchina "Reggiane" vengono smantellate in un angolo del terminal Psa di Voltri Pra', mentre pochi metri più in là da una nave cinese, la "Zhen Hua 24", vengono scaricate quelle più grandi e moderne che le sostituiranno. Si chiamano "gooseneck",

collo di cigno, per la particolare articolazione che le contraddistingue, e sono costruite dalla Zpmc, leader mondiale del settore. Il passaggio di testimone fra i mezzi costruiti più di vent'anni fa in Italia e quelli nuovi *made in Shanghai* sembrerebbe l'emblema della nuova epoca che ha visto negli ultimi decenni la crescita impetuosa dell'industria del Far East ai danni di quella italiana ed europea. Ma oggi che l'economia del colosso cinese mostra segni di debolezza, anche le immagini emblematiche perdono la propria forza. Nessuno può dire che essa riserva il domani

dell'economia mondiale. I commerci languono, i noli delle portacontainer sono crollati a livelli insostenibili e le compagnie di linea sono corse ai ripari per ridurre i costi di gestione. Si costruiscono navi sempre più grandi che nessun armatore è in grado di riempire da solo. Le ultime uscite dai cantieri hanno una capacità di circa 20 mila teu, unità di misura equivalente a container lunghi sei metri. Per evitare di viaggiare con le stive mezza vuote, anche le alleanze fra armatori assumono dimensioni esagerate, suscitando l'inquietudine delle autorità antitrust di tutto il mondo.

L'obbligo di crescere

Il numero dei porti che possono accogliere le portacontainer più grandi si riduce e chi è fuori da questa cerchia viene escluso dai principali flussi commerciali internazionali. Per questo il terminal, che fa parte del gruppo Psa di Singapore, ha deciso di buttare via le vecchie gru, che faticano a caricare e scaricare navi da 14 mila teu, e comprarne otto nuove. È un investimento importante: 65 milioni di euro (su un totale di 100 milioni che comprende anche dragaggi, bitte aggiuntive e parabordi più grandi), che consentiranno a Genova di restare nell'élite della portualità mondiale.

«Da oggi - afferma l'amministratore delegato Gilberto Danesi - siamo in grado di gestire megavessel da 20 mila teu, le maggiori del mondo. Con queste gru nulla ci è vietato.

L'alternativa è che il porto di Genova esca dal mercato». La concorrenza è serrata. Nella vicina Vado Ligure è in costruzione un terminal che sarà operativo nel 2018 e accoglierà navi da 18 mila teu. Proprio ieri, il concessionario dell'area nel Savonese, Apm (gruppo Maersk), ha annunciato l'acquisto di 19 carrelli (hybrid straddle carriers) per lo spostamento dei container sul piazzale.

Giganti alle porte

Le gru del Psa di Voltri Pra' entreranno in funzione già quest'anno. Le prime quattro, arrivate con la "Zhen Hua 24", saranno operative ad apri-

le. A ottobre ne arriveranno altre quattro. Il mercato preme, gli armatori sono impazienti. Sempre ieri, in una giornata particolarmente densa di eventi per la portualità ligure, è arrivata a Voltri la maggior portacontainer mai approdata a Genova, la "Al Dhail" della compagnia Uasc, da 15.500 teu. L'ormeggio è avvenuto con sette ore di ritardo, a

causa della rottura del verricello dell'ancora, ma il problema alla fine è stato risolto. Oggi navi così capienti possono approdare a

Genova soltanto con particolari accorgimenti per i container, che non possono essere sistemati a bordo a troppa distanza dalla banchina. Questi limiti scompariranno con le nuove gru. **Rivoluzione in porto**

- segue

«Il porto di Voltri Pra' - spiega ancora Danesi - è totalmente cambiato, ma abbiamo dovuto superare mille difficoltà. Siamo stati per vent'anni nel limbo a causa del cono aereo che limitava la nostra attività. Siamo riusciti a superare questo problema grazie all'aiuto [redacted] guidata da Luigi Merlo». Danesi ricorda che l'investimento di Psa, non si è limitato alle

gru, che pure costituiscono la parte principale. Complessivamente Psa ha speso 100 milioni di euro, che comprendono dragaggi per adattare i fondali ai pescaggi delle navi, parabordi più grandi (5 metri per 2, contro quelli attuali larghi un metro), bitte più robuste, una nuova illuminazione notturna, ma anche mensa e spogliatoi per i lavoratori. «Ci attrezziamo - spiega il manager -

almeno per i prossimi dieci anni. Il mercato è instabile, i consorzi fra armatori cambiano continuamente, dobbiamo essere pronti». A non essere ancora sciolto è il nodo ferroviario. Rfi ha promesso di raddoppiare l'attuale binario che collega il terminal alla rete nazionale. Ma negli ultimi mesi i funzionari con cui dialogava con il terminal sono cambiati e Danesi ha dovuto ricominciare le trattative da capo.





Porto Ancona, via libera concessione demaniale banchina 25

Presidente Ap, prosegue definizione assetti banchine

29 febbraio, 19:16

(ANSA) - ANCONA, 29 FEB - Il Comitato Portuale, previo parere favorevole rilasciato dalla Commissione Consultiva, ha esaminato la domanda di concessione della banchina 25 presentata da 4 imprese che si stanno costituendo in Associazione Temporanea: Ancona Merci, Commpa, Siap e Interestate. Gli interessati hanno presentato un programma operativo per lo sbarco delle merci rinfuse e merci varie (profilati metallici e cellulosa). Il Comitato Portuale ha espresso parere favorevole al rilascio della concessione demaniale per 2 anni. Per quanto riguarda la banchina 23, sono pervenute due domande entro il termine assegnato nell'apposito avviso: una dallo stesso raggruppamento costituito da Ancona Merci, Commpa, Siap e Interestate e l'altra dalla Icop Srl. L'Autorità Portuale deve ora avviare la procedura comparativa per l'individuazione del futuro concessionario. "Prosegue il percorso di definizione degli assetti delle banchine in ambito portuale - ha dichiarato il presidente dell'Authority Rodolfo Giampieri - in attesa del completamento degli interventi già appaltati per il potenziamento delle infrastrutture. Ciò consentirà al porto di Ancona di competere sul mercato in modo sempre più efficiente, con una pluralità di terminal adeguatamente attrezzati per la movimentazione di tutte le tipologie di merci".

EMERGENZA MALTEMPO L' insabbiamento è consistente ma grazie al nuovo contratto si può operare subito

Tremestieri, approdi riaperti e via al dragaggio

Le banchine operative in modo alternato. La Comet li affida all' impresa Scuttari: sabato si parte

Dopo la burrasca ed un insabbiamento più che consistente anche se non drammatico (penetrati, comunque, oltre 10.000 metri cubi di sabbia) arrivano, insperate, il giorno dopo, alcune buone notizie.

Gli approdi di Tremestieri sono stati riaperti già ieri pomeriggio, alle 17, sia pure con un limite. Non solo il molo di riva ma anche quello esterno, dunque entrambi gli scivoli, possono essere utilizzati dalle tre compagnie armatrici che imbarcano e sbarcano i Tir nel porto d' emergenza (Caronte&Tourist, Rfi-Bluvia e Meridiano Lines) a condizione che durante le manovre di ingresso -uscita dal bacino si osservi la distanza di 25 metri dall' isola di sabbia formatasi lungo la diga e che le due banchine vengano usate in modo alternato. Finché c' è questa sabbia, insomma, è impossibile la manovra contemporanea di due navi nel bacino degli approdi. Questo, dunque, il verdetto emesso nella tarda mattinata di ieri dal nuovo comandante della Capitaneria di porto, il capitano di vascello Nazzareno Laganà, dopo i primi rilievi effettuati sui fondali dalla guardia costiera e dai piloti del porto. Nel pomeriggio lo stesso comandante ha compiuto un sopralluogo per visionare una situazione che appare assai meno paralizzante per il traghettoamento dei Tir, e il traffico cittadino, di quanto era ragionevole temere sulla base delle previsioni.

La nuova "spiaggia" creatasi nel porto d' emergenza in conseguenza della prima violenta mareggiata di quest' inverno ha una dimensione di oltre 10.000 metri quadrati. Di conseguenza, per liberare gli approdi, potrebbero bastare 4-5 giorni d' intervento, tra lavori di dragaggio intensivo e verifica finale sull' effettivo ripristino del fondale (6-7 metri) necessario alle navi in servizio a Tremestieri. Ma, ancor più positivo della dimensione dell' insabbiamento, appare l' iter già in corso perché inizi, in concreto, il dragaggio. Per quanto riguarda l' Assessorato regionale all' Ambiente, l' **Autorità portuale** dispone di una precedente **autorizzazione** (parzialmente utilizzata) e oggi per un ammontare residuo di 10.000 metri cubi: vi si aggiunge solo una nuova documentazione d' analisi della nuova sabbia penetrata in bacino, a cura dalla società Comet, il nuovo concessionario dei servizi **portuali**.

- segue

E proprio qui s' innesta la più importante delle novità positive. Sia pure entro limiti annuali ben precisi (poco più di 13.000 metri cubi, e stavolta ci si rientrerebbe appieno) il concessionario può e deve provvedere al dragaggio a spese proprie, e senza il bisogno di indire una gara.

E la Comet ha già contattato l' impresa Scuttari, che dispone di una draga a Milazzo, perché già tra sabato e domenica prossimi - quando i Tir sono pochi - possa avviare, a gran ritmo, l' intervento di dragaggio. In quei giorni, più 2-3 successivi, scatteranno nuovi limiti per l' operatività delle navi. Se così sarà davvero, parlare di svolta nella gestione delle sabbie di Tremestieri, tra Messina e Palermo, non sarà certamente improprio.

ALESSANDRO TUMINO

Maltempo. Dopo il mare mosso per le raffiche di scirocco, solo uno dei due scivoli considerato agibile dalla Capitaneria. Per l'altro sarà necessario il dragaggio della sabbia

Porto di Tremestieri, riapertura a metà

I Tir hanno invaso la città per imbarcarsi dalla rada San Francesco a causa dello stop a Tremestieri. Sin da oggi si ripartirà con il dragaggio. La draga che realizza questo tipo di interventi è attualmente ormeggiata a Milazzo.

Emilio Pintaldi ...Lo scirocco «grazia» l'approdo di Tremestieri che ieri pomeriggio ha riaperto a metà con lo scivolo numero uno. E la sabbia che si è accumulata nello scivolo due, quello più esposto alle intemperie, non supera i diecimila metri cubi. Ragion per cui, in settimana, è presumibile che, dopo pochi giorni di intervento, anche il secondo scivolo venga riaperto.

Lo scirocco di domenica, che aveva soffiato sino a 113 chilometri orari, aveva fatto temere il peggio. Lo spettro di una nuova chiusura aleggiava su Tremestieri con tutto ciò che avrebbe comportato. Una giornata difficile quella di domenica per la navigazione. I comandanti dicono che sia stata la peggiore sciroccata degli ultimi due anni. Il porto di Tremestieri ha chiuso alle 11 del mattino di domenica. E ieri si è proceduto a fare la conta dei danni. Mentre i Tir hanno invaso, come al solito, la città per imbarcarsi dalla rada San Francesco. L'insabbiamento era scontato. Uno dei due scivoli, il numero due, è momentaneamente fuori uso.

La Capitaneria ha effettuato tutti rilievi del caso. Ed ha accertato che uno dei due scivoli era perfettamente agibile. Probabilmente sin da oggi si ripartirà con il dragaggio. La draga che realizza questo tipo di interventi è attualmente ormeggiata a Milazzo e nelle prossime ore sarà a Tremestieri. Fortunatamente, questa volta, non ci sarà bisogno di attendere il via libera da **Palemo** visto che resta attiva un' **autorizzazione** al dragaggio per un residuo di quasi 10 mila metri cubi di sabbia.

A proposito di navigazione e di sicurezza, l' **Autorità portuale**, questa mattina, alla presenza del presidente della Regione Rosario Crocetta e del sottosegretario ai Trasporti, inaugurerà la nuova sala controllo per le merci pericolose.

Si tratta di un sistema sofisticato di controllo che consentirà di monitorare in tempo reale il passaggio delle merci dallo Stretto.

Si riuscirà così a mitigare il rischio anche nelle giornate di forte vento e dunque di navigazione difficile. Dalla sala di controllo si riuscirà a segnalare la presenza di ogni nave con carico ritenuto



- segue

particolarmente a rischio.

Nessuna novità ancora invece per il progetto che prevede la creazione del nuovo porto di Tremestieri che avrà un costo di circa settanta milioni di euro. All' appello mancano ancora gli ultimi dieci milioni che dovrebbe garantire lo Stato. Gli altri soldi saranno stanziati in parte dalla Regione e in parte dall' **Autorità portuale**. Il nuovo porto di Tremestieri dovrebbe assorbire l' intero traffico marittimo e dovrebbe evitare definitivamente i problemi di insabbiamento. Il progetto prevede che venga chiusa con la sua attivazione la rada San Francesco che il piano regolatore consegna all' attività diportistica. Sarebbe il passo definitivo per la liberazione della città dal traffico pesante.

L'incontro. In città la delegazione di uno scalo in fase di realizzazione nella regione del Fujian. Possibili, in futuro, scambi commerciali

Porto, dalla Cina per studiarne funzionamento e sicurezza

Il porto modello da esportare e da imitare. Una delegazione del Maizhou Bay Port- scalo situato nella parte centrale della provincia del Fujian, in Cina - ha fatto visita ieri al porto del capoluogo siciliano, unica tappa in Italia del loro tour alla ricerca di modelli e strategie per crescere.

Un'occasione anche per avviare dei rapporti commerciali. Meizhou Bay è stato creato nel 2010 dalla fusione dei porti di Quanzhou, Meizhou Island e Putian, nell'ambito della razionalizzazione della provincia del Fujian, luogo strategico per i traffici nei mari orientali - situato fra Cina, Taiwan e Giappone - , proprio come lo è **Palermo** per il Mediterraneo.

«Il nostro porto è ancora in fase di costruzione - ha spiegato Li Weihua, capo delegazione - abbiamo scelto di venire a **Palermo** perché è molto simile al nostro per dimensioni e opportunità strategiche di mercato. Abbiamo tanto da imparare, anche in termini di rispetto dell'ambiente e di sicurezza. Qui abbiamo trovato un porto che, anche se non grandissimo, è efficiente e ben organizzato».

Weihua non ha poi escluso che in un «prossimo futuro» si possano avviare scambi commerciali: «Appena termineremo il porto

torneremo per stringere accordi di cooperazione; in Sicilia siamo interessati al vino e al grano e ai suoi derivati», ha detto un corail funzionario cinese.

«La visita di questa delegazione certamente può aprire nuovi sbocchi commerciali e fra i compiti dell'**Autorità portuale** c'è anche quello di trovare vie di accesso ai nuovi mercati», ha detto **Vincenzo Cannatella**, presidente della Port authority **palemitana** che, assieme al segretario generale Renato Coroneo, ha incontrato la delegazione. «Copiare il meglio degli altri paesi rientra nello stile dell'economia cinese, ma siamo stati comunque ben felici di condividere con loro il nostro "know how" in fatto di tecnologia e sicurezza, due fattori sui quali abbiamo investito molto».

TRAPANI, UN "TAVOLO TECNICO" PER IL PORTO. LO PROPONE IL COMANDANTE DELLA CAPITANERIA

Un "tavolo tecnico permanente". E' la proposta del comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Guccione per rilanciare le quotazioni del porto di Trapani. Il prossimo 3 marzo si terrà la prima riunione del costituendo tavolo. Sono stati invitati a partecipare il sindaco Vito Damiano ed i rappresentanti dell' Agenzia delle Dogane, dell' ufficio opere marittime del Provveditorato delle Opere Pubbliche Sicilia-Calabria di Palermo, dell' Agenzia del demanio di Palermo, dell' istituto regionale per le Attività Produttive e della corporazione dei piloti di Trapani. Un "tavolo tecnico permanente" che, secondo il comandante Guccione deve essere "luogo di confronto tra le amministrazioni, i servizi tecnici e gli operatori locali". Il "tavolo" dovrà confrontarsi con le attuali condizioni del porto di Trapani, con la riduzione dei traffici dovuta, soprattutto, alla soppressione delle linee Ro-Ro. In particolare, Trapani-Livorno, Trapani-Formia, Trapani-Cagliari e Trapani-Tunisi. Riduzione che solo parzialmente è stata recuperata dal sistema crocieristico che è invece andato avanti. Il "tavolo" dovrà occuparsi delle criticità del porto come l' escavazione dei fondali, la rielaborazione del piano regolatore ed il completamento delle nuove banchine e dei piazzali Asi e Ronciglio. Il "tavolo" sarà chiamato ad occuparsi anche della riforma dei porti voluta dal governo Renzi che pone il porto trapanese all' interno dell' Autorità Portuale di sistema di Palermo, assieme ai porti di Termini Imerese e Porto Empedocle. Trapani è stata sede di Autorità Portuale dal 2003 al 2007.

0 Trapani

Un confronto per il rilancio del porto

Negli ultimi dieci anni i traffici marittimi a Trapani hanno subito un calo del 60%. A lanciare l'allarme è l'Autorità marittima, che da sola non può gestire una situazione assai complessa e difficile. Il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per giovedì prossimo la prima riunione dell'istituendo «Tavolo tecnico permanente del porto» per risollevare, agendo in sinergia, le sorti.



Porti:a Trapani Capitaneria istituisce 'tavolo' per rilancio

Il traffico in dieci anni ridotto del 60%

29 febbraio, 18:11

(ANSA) - TRAPANI, 29 FEB - Negli ultimi dieci anni i traffici marittimi a Trapani hanno subito un calo del 60%. A lanciare l'allarme è l'Autorità marittima che, da sola, non avendo le competenze e le risorse dell'Autorità portuale, istituita nel 2003 e soppressa nel 2007, non può gestire una situazione assai complessa e difficile. Il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per giovedì prossimo la prima riunione dell'istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevare, agendo in sinergia, le sorti dello scalo trapanese. Attorno allo stesso tavolo siederanno Comune, Agenzia delle Dogane, Ufficio opere marittime del Provveditorato delle opere pubbliche Sicilia-Calabria di Palermo, Agenzia del Demanio di Palermo, Istituto regionale per le attività produttive e la Corporazione dei piloti del porto di Trapani. (ANSA).

Intesa Amministrazione -Autorità Portuale

Oggi alle ore 10,30, nella sala Giunta di Palazzo degli Elefanti, il sindaco Enzo Bianco sottoscriverà un protocollo d' Intesa tra l' amministrazione comunale e l' **Autorità Portuale**, rappresentata dal commissario Cosimo Indaco. Sarà presente l' assessore all' Urbanistica e al Decoro urbano, Salvo Di Salvo.

Attraverso l' intesa saranno avviate, da un tavolo tecnico appositamente costituito, le attività necessarie all' arretramento della cinta doganale e la conseguente assegnazione delle aree "liberate" all' uso urbano. Inoltre, si darà il via alla pianificazione concertata per alcune aree in sovrapposizione tra porto e città, con l' individuazione di programmi di sviluppo. Si avvierà anche la verifica e la condivisione della proposta di Piano Regolatore **Portuale**, predisposto dall' **Autorità Portuale**, che sarà poi sottoposto all' esame del Consiglio comunale.

Parteciperanno anche il comandante provinciale della Guardia di Finanza, Roberto Manna, il responsabile della Sanità Marittima, Mario Germagnoli, il direttore marittimo della Sicilia Orientale (Cp), Nunzio Martello, il direttore dell' Agenzia della Dogana, Ivan Spina.

CARITAS.

La Capitaneria di Porto di Trapani istituisce il " Tavolo Tecnico Permanente per il porto di Trapani"

Il Comandante della Capitaneria di porto di Trapani, Capitano di Vascello Giuseppe Guccione ha invitato il Sindaco del Comune di Trapani, l' Agenzia delle Dogane di Trapani, l' Ufficio Opere Marittime del Provveditorato delle Opere Pubbliche Sicilia Calabria di Palermo, l' Agenzia del Demanio di Palermo, l' Istituto Regionale per le Attività Produttive e la Corporazione dei Piloti del porto di Trapani alla prima seduta dell' istituendo " Tavolo Tecnico Permanente per il porto di Trapani " che si terrà nella mattinata del 3 Marzo 2016 presso la sede della locale Capitaneria di porto. L' idea della creazione di un Tavolo Tecnico Permanente nasce da riflessioni e considerazioni sulle problematiche che negli ultimi anni hanno riguardato il locale sorgitore e dalla ritenuta opportunità di istituire un luogo di confronto tra le amministrazioni, i servizi tecnici e gli operatori locali, ove ricercare e condividere le possibili soluzioni alle problematiche esistenti, nonché ricercare quelle sinergie che potrebbero costituire un valore aggiunto per l' intero sistema portuale. Com' è noto, infatti, il porto di Trapani è stato interessato, nell' ultimo decennio, da un mutamento del quadro istituzionale di riferimento, con la costituzione dell' Autorità Portuale nell' anno 2003, la sua successiva soppressione nell' anno 2007 e la conclusione della sua gestione liquidatoria intervenuta negli anni appena trascorsi, nonché da una progressiva riduzione dei traffici marittimi, in gran parte discendente dal venir meno delle linee RO-RO Trapani - Livorno, Trapani - Formia, Trapani - Cagliari e Trapani - Tunisia, alla quale si è cercato di contrapporre lo sviluppo ed il consolidarsi di altri segmenti di mercato, prevalentemente nel settore crocieristico, grazie alle lodevoli iniziative imprenditoriali di alcuni operatori locali. Un siffatto trend negativo, oltre che imputabile alla crisi congiunturale del mercato, dipende inevitabilmente da un deficit infrastrutturale del porto, dovuto alla mancata escavazione dei fondali, alla mancata rielaborazione del piano regolatore portuale ed al mancato completamento delle nuove banchine e dei piazzali della zona ASI e del Ronciglio, nonché dalla mancanza di un' efficace azione di coordinamento tra tutti i componenti del locale Cluster Marittimo, che dovrebbe contribuire alla creazione di sane sinergie nell' interesse di tutti gli operatori e delle stesse istituzioni preposte ad amministrare le aree ed a vigilare sul regolare svolgimento delle attività

Trapani

Capitaneria istituisce tavolo tecnico per il rilancio del porto

TRAPANI - Negli ultimi dieci anni i traffici marittimi a Trapani hanno subito un calo del 60%. A lanciare l'allarme è l'Autorità marittima che, da sola, non avendo le competenze e le risorse dell'Autorità portuale, istituita nel 2003 e soppressa nel 2007, non può gestire una situazione assai complessa e difficile. Il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per giovedì prossimo la prima riunione dell'istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevarlo, agendo in sinergia, le sorti dello scalo trapanese. Attorno allo stesso tavolo siederanno Comune, Agenzia delle Dogane, Ufficio opere marittime del Provveditorato delle opere pubbliche Sicilia-Calabria di Palermo, Agenzia del Demanio di Palermo, Istituto regionale per le attività produttive e la Corporazione dei piloti del porto di Trapani.

In Evidenza

Tavolo Tecnico per il Porto di Trapani

Il Comandante della Capitaneria di porto di Trapani, Capitano di Vascello Giuseppe Guccione ha invitato il Sindaco del Comune di Trapani, l' Agenzia delle Dogane di Trapani, l' ufficio Opere Marittime del Provveditorato delle Opere Pubbliche Sicilia Calabria di Palermo, l' Agenzia del Demanio di Palermo, l' Istituto Regionale per le Attività Produttive e la Corporazione dei Piloti del porto di Trapani alla prima seduta dell' istituendo "Tavolo Tecnico Permanente per il porto di Trapani" che si terrà nella mattinata del 3 Marzo 2016 presso la sede della locale Capitaneria di porto. In un comunicato vengono specificate le ragioni di tale iniziativa: "L' idea della creazione di un Tavolo Tecnico Permanente nasce da riflessioni e considerazioni sulle problematiche che negli ultimi anni hanno riguardato il locale sorgitore e dalla ritenuta opportunità di istituire un luogo di confronto tra le amministrazioni, i servizi tecnici e gli operatori locali, ove ricercare e condividere le possibili soluzioni alle problematiche esistenti, nonché ricercare quelle sinergie che potrebbero costituire un valore aggiunto per l' intero sistema portuale. Com' è noto, infatti, il porto di Trapani è stato interessato, nell' ultimo decennio, da un mutamento del quadro istituzionale di riferimento, con la costituzione dell' Autorità Portuale nell' anno 2003, la sua successiva soppressione nell' anno 2007 e la conclusione della sua gestione liquidatoria intervenuta negli anni appena trascorsi, nonché da una progressiva riduzione dei traffici marittimi, in gran parte discendente dal venir meno delle linee Ro-Ro Trapani - Livorno, Trapani - Formia, Trapani Cagliari e Trapani - Tunisi, alla quale si è cercato di contrapporre lo sviluppo ed il consolidarsi di altri segmenti di mercato, prevalentemente nel settore crocieristico, grazie alle lodevoli iniziative imprenditoriali di alcuni operatori locali". "Un siffatto trend negativo - continua il comunicato - oltre che imputabile alla crisi congiunturale del mercato, dipende inevitabilmente da un deficit infrastrutturale del porto, dovuto alla mancata escavazione dei fondali, alla mancata rielaborazione del piano regolatore portuale ed al mancato completamento delle nuove banchine e dei piazzali della zona ASI del Ronciglio, nonché dalla mancanza di un' efficace azione di coordinamento tra tutti i componenti del locale Cluster Marittimo, che dovrebbe contribuire alla creazione di sane sinergie nell' interesse di tutti gli operatori e delle stesse istituzioni preposte ad amministrare le aree ed a vigilare sul regolare svolgimento delle attività".

Trapani, Capitaneria porto istituisce "tavolo" per rilancio

TRAPANI - Negli ultimi dieci anni i traffici marittimi a Trapani hanno subito un calo del 60%. A lanciare l'allarme è l'Autorità marittima che, da sola, non avendo le competenze e le risorse dell'Autorità portuale, istituita nel 2003 e soppressa nel 2007, non può gestire una situazione assai complessa e difficile. Il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per giovedì prossimo la prima riunione dell'istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevare, agendo in sinergia, le sorti dello scalo trapanese.

Attorno allo stesso tavolo siederanno Comune, Agenzia delle Dogane, Ufficio opere marittime del Provveditorato delle opere pubbliche Sicilia - Calabria di Palermo, Agenzia del Demanio di Palermo, Istituto regionale per le attività produttive e la Corporazione dei piloti del porto di Trapani.

ECONOMIA. Nell' arco di dieci anni i traffici marittimi hanno subito un calo del 60 per cento, opere infrastrutturali non completate a causa dei contenziosi

PORTO IN AGONIA

Il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato la prima riunione dell' istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevare, agendo in sinergia, le sorti dello scalo Luigi Todaro ...Nell' arco di dieci anni i traffici marittimi hanno subito un calo del 60 per cento. Un dato che fotografa, a pieno, lo stato di salute del porto di Trapani, stritolato, lentamente, dalle solite criticità: opere infrastrutturali ancora non completate a causa dei contenziosi con le ditte esecutrici dei lavori e delle inchieste giudiziarie, fondali che necessitano di interventi di escavazione, Piano regolatore in alto mare, soppressione delle linee Ro -Ro Trapani -Livorno; Trapani - Formia; Trapani -Cagliari; Trapani -Tunisi. In poche parole, il porto sta male nonostante il consolidamento del traffico crocieristico. A lanciare l' allarme è l' **Autorità** marittima che da sola, non avendo le competenze, tantomeno le risorse dell' **Autorità portuale**, istituita nel 2003 e spazzata via nel 2007, non può gestire una situazione assai complessa e difficile. Così il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per, giovedì prossimo, la prima riunione dell' istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevare, agendo in sinergia, le sorti dello scalo trapanese. Attorno allo stesso tavolo siederanno Comune, Agenzia delle Dogane, Ufficio opere marittime del Provveditorato delle opere pubbliche Sicilia -Calabria di **Palermo**, Agenzia del Demanio di **Palermo**, Istituto regionale per le attività produttive e la Corporazione dei piloti del porto di Trapani. Insomma, una vera e propria task -force per eliminare un trend negativo che ormai si trascina avanti dal 2004.

"L' idea della creazione di un Tavolo tecnico permanente - spiega il comandante Giuseppe Guccione - nasce da riflessioni e considerazioni sulle problematiche che negli ultimi anni hanno riguardato il locale sorgitore e dalla ritenuta opportunità di istituire un luogo di confronto tra le amministrazioni, i servizi tecnici e gli operatori locali, ove ricercare e condividere le possibili soluzioni alle criticità esistenti, nonché ricercare quelle sinergie che potrebbero costituire un valore aggiunto per l' intero sistema **portuale**". Nel l' ultimo decennio lo scalo trapanese, infatti, è stato interessato da un mutamento del quadro istituzionale di riferimento, con la costituzione dell' **Autorità portuale** nel 2003 e la sua successiva soppressione nel 2007 e la conclusione della sua gestione liquidatoria intervenuta negli anni appena trascorsi. "A ciò - rileva Guccione - bisogna anche aggiungere la progressiva riduzione dei traffici

- segue

marittimi, in gran parte discendente dal venir meno delle linee Ro -Ro, alla quale si è cercato di contrapporre lo sviluppo e il consolidarsi di altri segmenti di mercato, prevalentemente nel settore crocieristico, grazie alle lodevoli iniziative imprenditoriali di alcuni operatori locali". "Un siffatto trend negativo aggiunge-, oltre che imputabile alla crisi congiunturale del mercato, dipende inevitabilmente da un deficit infrastrutturale del porto, dovuto alla mancata escavazione dei fondali, alla mancata rielaborazione del Piano regolatore e al mancato completamento delle nuove banchine e dei piazzali della zona Asi e del Ronciglio, nonché - conclude il comandante della Capitaneria- dalla mancanza di una efficace azione di coordinamento tra tutti i componenti del locale Cluster Marittimo che dovrebbe contribuire alla creazione di sane sinergie nell' interesse di tutti gli operatori e delle stesse istituzioni preposte ad amministrare le aree e a vigilare sul regolare svolgimento delle attività". (*LTO*)

Traffici marittimi in calo

Nell' arco di dieci anni i traffici marittimi hanno subito un calo del 60 per cento. Un dato che fotografa, a pieno, lo stato di salute del porto di Trapani, stritolato, lentamente, dalle solite criticità: opere infrastrutturali ancora non completate a causa dei contenziosi con le ditte esecutrici dei lavori e delle inchieste giudiziarie, fondali che necessitano di interventi di escavazione, Piano regolatore in alto mare, soppressione delle linee Ro-Ro Trapani-Livorno; Trapani-Formia; Trapani-Cagliari; Trapani-Tunisi. In poche parole, il porto sta male nonostante il consolidamento del traffico crocieristico. A lanciare l' allarme è l' **Autorità** marittima che da sola, non avendo le competenze, tantomeno le risorse dell' **Autorità portuale** , istituita nel 2003 e spazzata via nel 2007, non può gestire una situazione assai complessa e difficile. Così il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per, giovedì prossimo, la prima riunione dell' istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevere, agendo in sinergia, le sorti dello scalo trapanese. Attorno allo stesso tavolo siederanno Comune, Agenzia delle Dogane, Ufficio opere marittime del Provveditorato delle opere pubbliche Sicilia-Calabria di **Palermo**, Agenzia del Demanio di **Palermo**, Istituto regionale per le attività produttive e la Corporazione dei piloti del porto di Trapani. Insomma, una vera e propria task-force per eliminare un trend negativo che ormai si trascina avanti dal 2004. Videogallery (Letto 24 volte)

Trapani, la crisi del porto: in 10 anni persa più della metà del traffico merce

Sessanta per cento di traffico merce in meno al porto di Trapani. In poco meno di dieci anni è stata discendente la parabola dell'attività di movimentazione merci. Negativo anche il trend che si registra per i traffici marittimi, che con la soppressione di importanti linee passeggeri e commerciali hanno subito una drastica riduzione. Se lo stato di salute di un porto si misura in base alle migliaia di tonnellate di merci in entrata e in uscita il porto di Trapani, secondo i dati forniti dalla Capitaneria di Porto, non gode decisamente di buona salute. Dal 2005 al 2014 si è passati, infatti, da 1198 a 482 migliaia di tonnellate in transito. Le linee Ro-Ro che collegavano Trapani con Livorno, Formia, Cagliari e Tunisi sono state, invece, da tempo soppresse. "Ci troviamo in una fase di stallo", dice il comandante della Capitaneria di porto di Trapani Giuseppe Guccione, che per cercare di sbloccare i tanti problemi che affliggono il porto e ne frenano lo sviluppo, ha istituito un Tavolo tecnico permanente di cui faranno parte il sindaco della città, l'Agenzia delle Dogane, l'Ufficio opere marittime del provveditorato delle opere pubbliche Sicilia Calabria di Palermo, l'Agenzia del Demanio di Palermo, l'Istituto regionale per le attività produttive e la Corporazione dei piloti del porto di Trapani. Una task force che, nelle intenzioni, dovrà trovare sinergie, cercare soluzioni e svolgere un'azione di monitoraggio per un sistema portuale paralizzato e in cui anche i segmenti di mercato legati al settore crocieristico non riescono a decollare. "Il porto - dice Guccione - con la sua posizione strategica, data anche dalla vicinanza con l'autostrada, e con le vicine aree industriali che consentono il deposito dei container, ha grandi potenzialità che non possono essere sprecate. Il suo futuro può essere anche quello del traffico delle navi da crociera, ma per far ciò è necessario intervenire sulle infrastrutture". Da completare ci sono infatti le banchine, i cui lavori appaltati nel 2004 per un importo di 41 milioni di euro sono, tra vicende giudiziarie e assenza di capitali, bloccati da anni, e i piazzali della zona Asi. Da oltre trent'anni si attende il dragaggio del fondale del porto, profondo solo 8 metri. Nel nulla si è perso l'impegno, assunto due anni fa, dell'allora ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi che, durante una visita in città, aveva assicurato un finanziamento, mai arrivato, di almeno cinque milioni di euro per i lavori di escavazione. Poi c'è anche da rielaborare il Piano regolatore portuale, ma per questo "sono le risorse finanziarie a mancare", è l'allarme della Capitaneria. Dopo la soppressione nel 2007 dell'Autorità portuale e la conclusione della gestione con la liquidazione, è il Genio civile opere marittime a far transitare le risorse economiche. "I soldi a disposizione - dice il comandante Guccione - sono pochi. Ciò comporta una serie di criticità che si traducono nell'impossibilità di dragare il porto e di elaborare il suo piano regolatore. In attesa della riforma dei porti, avvertiamo la responsabilità di non perdere altro tempo perché è necessario che il porto sia competitivo". Intanto il tavolo tecnico si riunirà per la prima volta il 3 marzo nella sede della Capitaneria. "Non escludiamo - dice il comandante - il coinvolgimento di altri soggetti soprattutto tra gli operatori portuali".



Apm ordina i carrelli per la piattaforma a Vado

Vado Ligure - Apm Terminals, la società terminalistica del gruppo danese Ap Moeller-Maersk, ha siglato un contratto con Kalmar per la consegna di 19 carrelli ibridi, destinati alla piattaforma in costruzione nel porto di Vado Ligure

Vado Ligure - Apm Terminals, la società terminalistica del gruppo danese Ap Moeller-Maersk, ha siglato un contratto con Kalmar per la consegna di 19 carrelli ibridi, destinati alla piattaforma in costruzione nel porto di Vado Ligure. **Si tratta del primo terminal container che impiegherà unicamente carrelli ibridi** all'interno dell'infrastruttura, grazie a una tecnologia di tipo innovativo, regolata da un computer di bordo.

«**Questo** - commenta Carlo Merli - amministratore delegato di Apm Terminals Vado - permetterà un taglio del 30% di consumo annuale di carburante abitualmente utilizzato per questi mezzi, e un 50% di emissioni inquinanti». **Con capacità 800 mila teu e pensato per movimentare le navi più grandi del mondo**, il terminal container di Vado sarà pronto a gennaio del 2018, con l'ottica di servire - anche grazie all'acquisizione del vicino Reefer Terminal - i mercati di Italia, Svizzera, Mezzogiorno della Francia e della Germania.

«MARINA SRL». La società pensa anche a cedere una parte dei diritti di ormeggio ai pontili in cambio dei lavori

Attivazione del porto di Balestrate, bando del gestore per un'impresa

Al via i primi investimenti per ripristinare la parte agibile del porticciolo turistico di Balestrate, appena consegnato dalla Regione dopo un tortuoso e lunghissimo iter alla «Marina di Balestrate srl». La stessa società ha pubblicato un bando, la cui scadenza era fissata per la giornata di ieri, mettendo a disposizione 810 mila euro più Iva per la riattivazione di alcune opere vandalizzate e l'installazione di nuove. Ora partirà la verifica dei vari partecipanti, quindi si prenderà una decisione sull'eventuale affidamento.

Attraverso il bando la «Marina srl» ha voluto ricercare sul mercato il migliore operatore con cui sottoscrivere un contratto di appalto per la riqualificazione e completamento del porto. In questa fase è prevista la realizzazione e installazione di pontili galleggianti, passerelle ed attrezzature di ormeggio, colonnine servizi, impianti idrici, elettrici e fognari, prefabbricati di servizio, sistemazioni esterne e verde, assistenze murarie diverse.

Una novità assoluta è che la «Marina» sta anche valutando un percorso diverso: in buona sostanza si rende disponibile a cedere parte dei diritti di uso e ormeggio dei posti barca in cambio per l'appunto della realizzazione delle opere. «La società, una volta scaduto il termine stabilito per partecipare all'avviso - si legge nell'avviso pubblicato -, procederà all'avvio di una procedura negoziale finalizzata alla individuazione di un operatore, che sarà sottoposto ad un colloquio teso a verificare l'oggetto della manifestazione di interesse presentata».

Lo stesso ente gestore nelle scorse settimane aveva anche pubblicato altri due avvisi in cerca di personale specializzato per avviare le attività individuando lavoratori per il «front desk» e ormeggiatori. Si cerca una unità da impiegare nel «front desk», vale a dire nell'ufficio che farà da ingresso alla struttura portuale, inoltre si vogliono individuare più persone daim plegare come operai qualificati addetti ai servizi portuali e come manutentori di strutture e imbarcazioni. I requisiti base sono quelli della maggiore età, l'idoneità fisica e il diploma di scuola superiore. Solo nel caso del «front desk» è richiesta in aggiunta la conoscenza almeno di una lingua straniera. Poi, nella scelta del personale, si farà riferimento a tutte le eventuali specializzazioni che si certificheranno nel curriculum da allegare alla domanda. In questa prima fase prevista l'attivazione dei primi due pontili per un totale di circa di.