



Dai Porti:

Genova:

- "...Passeggeri, supera i 3 milioni..."** (Il Secolo XIX)
- "...Ente bacini, ripensare l'accesso..."** (Il Secolo XIX, La Repubblica)
- "...Signorini: non chiudiamoci dentro un guscio..."** (La Repubblica)
- "...Signorini incontra il cluster marittimo..."** (Il Secolo XIX)
- "...Sfida avvincente Savona-Genova sono pronte..."**
(Il Messaggero Marittimo, L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

- "...Costa "ingaggiato" dal sindaco..."** (Il Secolo XIX)
- "...Crociere agitate a Venezia..."** (Milano Finanza)

La Spezia:

- "...Si attendono le nomine dei delegati locali..."** (La Nazione)

Livorno:

- "...L'interporto Vespucci ha chiuso l'anno in crescita..."**
(Il Messaggero Marittimo)
- "...Suscita sconcerto intervento Cgil sul bacino carenaggio di Livorno..."**
(Il Messaggero Marittimo)
- "...Tornano in funzione le Porte vinciane..."** (L'Avvisatore Marittimo)

Taranto:

- "...Tutto pronto per i dragaggi..."** (Il Secolo XIX)

Gioia Tauro:

- "...Delrio ha scelto Rossi, ma c'è rischio conflitto d'interessi..."**
(Tempo Stretto)

Cagliari:

- "...Previsti arrivare nel porto di Cagliari 400mila crocieristi durante il 2017..."** (Il Messaggero Marittimo)

Messina:

- "...Vicina l'aggiudicazione della gara..."** (Quotidiano di Sicilia)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Passeggeri, Genova supera quota 3 milioni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. È l'anno del record, della ripresa vera dei traghetti e del boom delle crociere.

Genova sfonda i 3 milioni di passeggeri, segna +9% rispetto all'anno precedente e riafferma una vocazione che rischia però di perdersi: «Perché il settore passeggeri soffre - attacca Edoardo Monzani, numero uno di Stazioni Marittime - Il mercato ha già puntato sul gigantismo navale nel settore delle crociere: navi sempre più grandi arrivano nei nostri scali che sono rimasti indietro a livello infrastrutturale». Serve più spazio, soprattutto a Genova, perché i numeri positivi del 2016 non rimangano un fatto

isolato: «Abbiamo bisogno di banchine più lunghe per accogliere navi sempre più grandi. Il nostro porto passeggeri è piccolo, servono più spazi per stare al passo del mercato». E Monzani pensa soprattutto alle crociere. Il settore a Genova ha segnato +20% sull'anno scorso, superando il milione di passeggeri: «Merito del momento positivo del mercato e di Msc che ha investito ancora di più su Genova».

Nel 2017 però ci sarà un'inversione di tendenza. P&O lascerà il capoluogo ligure con la prua rivolta a Malta, ma Stazioni Marittime reggerà il colpo: le previsioni dicono che i passeggeri rimarranno intorno al milione, 850 mila

di questi li porterà Msc. «La città deve cogliere questa opportunità - spiega ancora Monzani - e noi dobbiamo andare alla stessa velocità delle compagnie. Oggi viaggiamo

troppo lenti: pensi solo alle difficoltà che abbiamo per riparare una banchina...E poi siamo sempre in attesa delle nuove passerelle di cui parliamo da tre anni. Speriamo al-

meno entro fine anno di averle a disposizione». Nei giorni scorsi anche il presidente dell'Authority Paolo Signorini è stato informato delle necessità del settore passeggeri del porto, ma per rispondere adeguatamente bisognerebbe ripensare alla funzione di ampie porzioni dello scalo genovese. Come tempo fa, quando si prese in considerazione l'ipotesi di trasformare tutto il bacino del porto vecchio - compresa l'area in cui ora sorge il terminal contenitori Sech - in un mega scalo passeggeri per crociere e traghetti. E Monzani punta molto proprio sui traghetti: «Sono molto ottimista - spiega - perché vedo un forte movimento dei volumi. Pensare che nel 2010

avevamo perso 800 mila passeggeri...». Nel 2016 invece i traghetti consolidano la tendenza al rialzo registrata a partire dal 2013 e arrivano a quasi 2,1 milioni di passeggeri (+4,4% rispetto all'anno precedente). Merito del ritrovato traffico verso la Sardegna che ha fatto segnare 76 mila passeggeri in più e delle rotte internazionali sulla Spagna e sul Nord Africa, tutte con segno positivo. Perde invece il traffico commerciale: sempre sulla Sardegna, ad esempio, è stato registrato un deciso decremento dei metri lineari, bilanciato da Spagna e Sicilia. «E nel 2017 cresceremo ancora» chiude Monzani.

«Ente Bacini, ripensare l' accesso»

Ma la decisione del Tar non spaventa Amico: «Nessun rischio per la nostra attività»

GENOVA. «Non siamo preoccupati per la nostra attività, visto che gli obiettivi principali a cui miravano i ricorrenti sono stati respinti». Bruno Guglielmini, ad del cantiere genovese Amico & Co, commenta così la sentenza dei giudici del Tar Liguria con la quale è stato stabilito che l' **Autorità portuale** dovrà riconsiderare la vicenda dell' accesso di tutti gli operatori alle vasche di carenaggio gestite dalla società Ente Bacini, di proprietà di Palazzo San Giorgio e che presto sarà privatizzata.

La sentenza infatti accoglie, anche se solo in parte, il ricorso delle aziende Enrico Poli podio, Leghe Leggere Campa nella, Motonautica Cuneo e Piaggio - difese dagli avvocati Lorenzo Cuocolo e Carlo Lucioni- presentato contro l' **Autorità portuale** di Genova ed Ente Bacini, proprio nei confronti appunto della società Amico & Co. La battaglia legale riguarda gli atti con cui Ente Bacini ha assegnato l' utilizzo della vasca numero due al cantiere Amico. Il Tar ha accolto «la domanda per la dichiarazione di illegittimità della gara per le violazioni formali rilevate». Si anche alle domande proposte per l' annullamento delle

determinazioni di Ente Bacini sulla situazione del consorzio non aggiudicatario, relativamente alla scarsa esperienza di taluni partecipanti alla gara e al l' impedimento delle opere di rimozione della cupola sul bacino numero due. Respinte, invece, le domande proposte per la dichiarazione di illegittimità delle gare indette secondo le norme del registro navigazione e del regolamento dei bacini. Il Tar ha poi detto no alle richieste per l' annullamento di alcune determinazioni di Ente Bacini sulla situazione del consorzio non aggiudicatario, relativamente alla mancata presentazione delle fidejussioni, alla situazione finanziaria di alcuni dei partecipanti, ai dati di pregressa occupazione del bacino numero 2.

Il Tar ha sottolineato che un ruolo fondamentale per decidere il futuro dei bacini di carenaggio spetterà «all' amministrazione **portuale** e non più ad Ente Bacini, che nella prospezione dell' **Autorità** Garante Concorrenza e Mercato (Agcm) dovrà esser liquidata ai sensi della legge 84 del 1994».

LA SENTENZA

Tar. "Bacini di carenaggio riconsiderare l'accesso"

L' **autorità portuale** di Genova dovrà riconsiderare la vicenda dell'accesso di tutti gli operatori ai bacini di carenaggio. Lo scrivono i giudici del Tar Liguria a seguito della sentenza che accoglie in parte il ricorso delle aziende Enrico Polipodio, Leghe Leggere Campanella, Motonautica Cuneo e Piaggio presentato contro l'**authority** ed Ente Bacini, nei confronti della società Amico & co. La battaglia legale riguarda gli atti con cui Ente Bacini ha assegnato l'utilizzo del bacino di carenaggio numero due del porto di Genova all'Amico & co. Il Tar ha accolto "la domanda per la dichiarazione di illegittimità della gara per le violazioni formali rilevate". Si anche alle domande proposte per l'annullamento delle determinazioni di Ente Bacini sulla situazione del consorzio non aggiudicatario, relativamente alla scarsa esperienza di taluni partecipanti alla gara ed all'impedimento delle opere di rimozione della cupola sul bacino numero due. Respinse, invece, le domande proposte per la dichiarazione di illegittimità delle gare indette secondo le norme del Registro navigazione marittima e del regolamento bacini. Il Tar ha detto no, inoltre, alle richieste per l'annullamento di alcune determinazioni di Ente Bacini sulla situazione del consorzio non aggiudicatario, relativamente alla mancata presentazione delle fidelizzazioni, alla situazione finanziaria di alcuni dei partecipanti, ai dati di pregressa occupazione del bacino numero 2. Il Tar sottolinea che un ruolo fondamentale per decidere il futuro dei bacini di carenaggio spetterà "all'amministrazione portuale e non più ad Ente Bacini, che nella prospettiva dell'Autorità Garante Concorrenza e Mercato (Agcm) dovrà esser liquidata ai sensi della legge 81 del 1991".

LA CERIMONIA ALLA CONSEGNA DEI DUE NUOVI RIMORCHIATORI, NEL PORTO DI SAVONA, IL PRESIDENTE SI' RONA IL CLUSTER MARITTIMO

Signorini: 'Non chiudiamoci dentro un guscio'

GENOVA e Savona al centro della rivoluzione globale dei moli. Paolo Signorini, presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, si confronta a Savona con i rappresentanti del cluster marittimo di Savona durante la presentazione dei due nuovi rimorchiatori "Capo Noli" e "Palmaria" del gruppo Scafi e della "Carmelo Noli". Al tavolo dei relatori con il direttore generale del Trasporto Marittimo del ministero dei Trasporti Enrico Maria Pujia, il comandante del porto di Genova Giovanni Pettorino e il presidente della Camera di Commercio delle Riviere di Ponente Luciano Pasquale, Signorini affronta subito il tema della riforma varata dal ministro Delrio. «Il mondo marittimo sta cambiando velocemente e globalmente — spiega — Questo impone una vera e propria rivoluzione copernicana. Non possiamo più nasconderci dentro un guscio e dobbiamo creare un network più allargato».

L'idea di fondo che connoterà il suo mandato è infatti quella di un'apertura progressiva delle banchine ai grandi attori pubblici e privati per legare Genova e Savona a Roma. «Attualmente c'è

sempre una maggiore concentrazione di compagnie marittime e operatori portuali che lavora attraverso un sistema di nuove alleanze internazionali. Come interlocutori abbiamo grandi gruppi che operano a livello globale — prosegue Signorini — In questo scenario il rapporto del Mar Ligure occidentale con essi è precario perché oggi non è in grado di incidere sulle decisioni che si prendono troppo lontano da noi. Per questo il sistema Italia deve puntare su alcuni grandi scali e non più su 26 come in passato. Occorre razionalizzare progetti e risorse e questo implica un efficace dialogo fra autorità e ministero, Rfi, Anas, imponendo di fare scelte di competitività molto ponderate. È una sfida avvincente che come autorità siamo pronti a cogliere per creare sviluppo». Al termine della presentazione, visita ai due rimorchiatori accompagnato da Umberto Masucci del gruppo Scafi, dal comandante della Capitaneria di Savona Vincenzo Vitall, dal presidente della "Carmelo Noli", Franco Visco e dall'ex presidente dell'autorità di Savona Rino Canavese.

(n.b.)

L'INCONTRO

Paolo Signorini seduto al tavolo relatori insieme al direttore generale trasporto marittimo del Mit Enrico Maria Pujia, al comandante del Porto di Genova Giovanni Pettorino e al presidente della Camera di Commercio delle Riviere di Ponente Luciano Pasquale



Il Secolo XIX

LA VISITA

Savona, Signorini incontra il cluster marittimo

SAVONA. Prima uscita pubblica nello scalo savonese da parte del nuovo presidente del porto di Genova e Savona. Paolo Emilio Signorini, nella giornata di ieri, ha partecipato alla presentazione dei rimorchiatori gemelli di ultima generazione "Capo Noli" e "Palmaria" del gruppo Scafì e Carmelo Noli. Poi, nel pomeriggio, nella sede dell'Authority ha incontrato alcuni rappresentanti mondo economico e del cluster marittimo cittadino, tra cui Alessandro Berta (Confindustria Savona), Alberto Panigo (Compagnia Unica Pippo Rebagliati) ed i sindacati di categoria del settore portuale (Cisl, Uil e Cgil). «Siamo al centro di una rivoluzione dei porti», ha detto Signorini durante la presentazione dei due rimorchiatori.



Da sinistra: Pasquale, Puja, Visco, Signorini e Pettorino

Signorini, sfida avvincente Savona-Genova sono pronte

SAVONA - Prima uscita pubblica al Palacrociera di Savona del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini. L'occasione per fare conoscenza diretta del cluster marittimo savonese è stata la presentazione dei due nuovi rimorchiatori gemelli di ultima generazione "Capo Noli" e "Palmaria" del gruppo (continua in ultima pagina)

Signorini sfida avvincente

Scafi e Carmelo Noli. Signorini, seduto al tavolo relatori insieme al direttore generale trasporto marittimo del Mit Enrico Maria Puja, al comandante del porto di Genova ammiraglio Giovanni Pettorino, e al presidente della Camera di Commercio delle Riviere di Ponente Luciano Pasquale, è andato dritto al nocciolo della riforma firmata dal ministro Delrio che ha fuso le ex Autorità portuali di Savona e Genova e creato una nuova Autorità di sistema.

«Il mondo marittimo sta cambiando velocemente e globalmente», ha detto Signorini. «Questo impone una vera e propria rivoluzione copernicana. Non possiamo più nasconderci dentro un guscio e dobbiamo creare un network più allargato». «Attualmente c'è sempre una maggiore concentrazione di compagnie marittime e operatori portuali che lavora attraverso un sistema di nuove alleanze internazionali. Come interlocutori abbiamo grandi gruppi che operano a livello globale - ha proseguito il presidente dell'Adsp -

In questo scenario il rapporto del Mar Ligure occidentale con essi è precario perché oggi non è in grado di incidere sulle decisioni che si prendono troppo lontano da noi. Per questo il sistema Italia deve puntare su alcuni grandi scali e non più su 26 come in passato. Occorre razionalizzare progetti e risorse e questo implica un efficace dialogo fra Adsp e Ministero, Rti, Anas, imponendo di fare scelte di competitività molto ponderate. È una sfida avvincente che come Adsp del Mar Ligure occidentale siamo pronti a cogliere per creare sviluppo».

Concetti in sostanza ribaditi anche da Enrico Maria Puja. «Non possiamo più rinviare le scelte da prendere - ha dichiarato il direttore del Mit - e la Riforma in questo senso è strategica. Abbiamo la possibilità di recuperare e di riavviare la crescita portuale con il ruolo che l'Italia merita».

Eccellenze nazionali da mettere in campo per arginare l'avanzamento degli scali del Nord Africa. I traffici vengono decisi fra tre o quattro grandi gruppi armatoriali quindi dobbiamo puntare sui collegamenti intermodali, rafforzare l'ultimo miglio ed avere una visione strategica

dal punto di vista logistico accelerando il passaggio delle merci. Altra questione fondamentale da affrontare è quella dei controlli doganali. Un altro punto importante della Riforma prevede di accentrare i controlli doganali attraverso operazioni già sperimentate in 17 scali, quali il pre-clearing, rendendo più snelle le procedure. Solo con la collaborazione di tutti i soggetti si possono centrare gli obiettivi. Il sistema dei porti liguri e dei suoi operatori sono invitati a supportare questi necessari cambiamenti. Dai dati recentemente avuti il collegamento ferroviario fra il porto di Trieste e la Bulgaria sta dando ottimi risultati. Questi sono gli impegni e la sfida da giocare, superando le vecchie logiche. La parola d'ordine è fare sistema».

Al termine della presentazione, il presidente Signorini accompagnato da Umberto Masucci del gruppo Scafi, dal comandante della Capitaneria di Savona Vincenzo Vitali, dal presidente della Carmelo Noli, Fran-

co Visco e dall'ex presidente Ap Savona Rino Canavese, è salito su uno dei due rimorchiatori per fare la prima visita "dal mare" dei bacini portuali di Savona e Vado.

LA PRESENTAZIONE DEI RIMORCHIATORI "CAPO NOLI" E "PALMARIA"

Signorini, prima uscita pubblica a Savona

Il presidente: «Siamo al centro di una rivoluzione dei porti»

L'occasione per fare conoscenza diretta del cluster marittimo savonese è stata, ieri, la presentazione dei due nuovi rimorchiatori gemelli di ultima generazione "Capo Noli" e "Palmaria" del gruppo Scafi e Carmelo Noli. Paolo Emilio Signorini, seduto al tavolo relatori insieme al direttore generale trasporto marittimo del Mit Enrico Maria Pujia, al comandante del porto di Genova Giovanni Pettorino, e al presidente della Camera di Commercio delle Riviere di Ponente Luciano Pasquale, è andato dritto al nocciolo della riforma firmata dal ministro Delrio che ha fuso le ex Autorità portuali di Savona e Genova e creato una nuova Autorità di sistema. «Il mondo marittimo sta cambiando velocemente e globalmente», ha detto Signorini. «Questo impone una vera e propria rivoluzione copernicana. Non possiamo più nascondersi dentro un guscio e dobbiamo creare un network più allargato».

«Attualmente c'è sempre una maggiore concentrazione di compagnie marittime e operatori portuali che lavora attraverso un sistema di nuove alleanze internazionali. Come interlocutori abbiamo grandi gruppi che operano a livello globale», ha proseguito il presidente dell'AdSP. «In questo scenario il



Paolo Emilio Signorini (secondo da destra) a Savona

rapporto del Mar Ligure occidentale con essi è precario perché oggi non è in grado di incidere sulle decisioni che si prendono troppo lontano da noi. Per questo il sistema Italia deve puntare su alcuni grandi scali e non più su 26 come in passato. Occorre razionalizzare progetti e risorse e questo implica un efficace dialogo fra Adsp e Ministero, Rfi, Anas, imponendo di fare scelte di competitività molto ponderate. È una sfida avvincente che come AdSP del Mar Ligure Occidentale siamo pronti a cogliere per creare sviluppo».

Concetti in sostanza ribaditi anche da Enrico Maria Pujia. «Non possiamo più rinviare le scelte da

prendere», ha dichiarato il direttore del Mit - e la Riforma in questo senso è strategica. Abbiamo la possibilità di recuperare e di riavviare la crescita portuale con il ruolo che l'Italia merita. Eccellenze nazionali da mettere in campo per arginare l'avanzamento degli scali del Nord Africa. I traffici vengono decisi fra tre o quattro grandi gruppi armatoriali quindi dobbiamo puntare sui collegamenti intermodali, rafforzare l'ultimo miglio ed avere una visione strategica dal punto di vista logistico accelerando il passaggio delle merci. Altra questione fondamentale da affrontare è quella dei controlli doganali. Un altro punto importante della Riforma prevede di accentrare i controlli doganali attraverso operazioni già sperimentate in 17 scali, quali il pre-clearing, rendendo più snelle le procedure. Solo con la collaborazione di tutti i soggetti si possono centrare gli obiettivi. Il sistema dei porti liguri e dei suoi operatori sono invitati a supportare questi necessari cambiamenti. Dai dati recentemente avuti il collegamento ferroviario fra il porto di Trieste e la Bulgaria sta dando ottimi risultati. Questi sono gli impegni e la sfida da giocare, superando le vecchie logiche. La parola d'ordine è fare sistema».

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE SARÀ CONSULENTE DI BRUGNARO

Venezia, Costa "ingaggiato" dal sindaco «Sarò il garante del progetto offshore»

IL COLLOQUIO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Colto di sorpresa, ma non troppo. E comunque pronto a dire di sì «se almeno due condizioni saranno soddisfatte: la prima è evitare un ruolo che possa interferire con il nuovo presidente del porto. La seconda è che io sia il garante del progetto offshore».

Paolo Costa non è ancora ufficialmente il grande ex dell'Authority veneziana, ma ha già pronta una nuova offerta di lavoro: consulente del Comune sul progetto offshore. Gliel'ha proposta Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia con cui Costa va molto d'accordo. E lo ha fatto in pubblico, mentre presentava un nuovo collegamento stradale. «Devo ancora accettare» spiega al *Secolo XIX* Costa, che però con il ruolo che gli ha offerto il primo cittadino conta di rientrare in pista e dedicarsi esclusivamente alla «sua» creatura. Difficile che rifiuti. «Non sono preoccupato che sia in discussione». Insistiamo: ma il nuo-

vanziamento, con i privati (il gruppo cinese Cccg, ndr) che contribuiranno per oltre il 50%. Mi dica lei quale altro terminal in Italia può vantare una percentuale simile...». Costa è convinto che sia l'unica strada per la portualità veneziana: «Guardi che nel mondo ci credono: a metà febbraio sarò in California a presentare il progetto». Costa tra qualche giorno lascerà il posto a Pino Musolino, poco meno di 40 anni, che dovrà raccogliere un'eredità pesante: «Non ho mandato il curriculum al ministro per fare il presidente - dice Co-

sta - ma a volte penso che a queste condizioni non avrei continuato a fare il presidente». Quali condizioni? «Beh, i nuovi presidenti sono dei direttori generali. Quando il governo ha scritto che Roma ha potere di indirizzo, l'autonomia dell'Authority sta a zero, sono diventati enti svuotati, li hanno resi "piccoli". Pensi alle crociere a Venezia: già ora vogliono decidere da Roma». Per questo non vuole nemmeno un ruolo eventuale nel board della nuova Authority. E ripensa, Costa, a quando invece, non molto tempo fa, tutta Assosporti faceva la battaglia sull'autonomia finanziaria. «Ora sono anche più libero nel parlare» spiega, elencando una serie di domande che il settore produttivo e la portualità devono porsi: «Ma le risposte non ci sono. Non ne dà la riforma, ma nemmeno il piano nazionale della logistica che è fatto male». Costa demolisce sostanzialmente tutto l'intervento del governo perché, semplifichiamo, «non ascolta la domanda dei mercati». Dal globale al locale, le analisi di Costa comprendono tutto. Per questo, a proposito di mercati,

il quasi ex numero uno del porto, con una serie di dati, tabelle e spiegazioni, ritorna al rapporto, conflittuale, tra Trieste e Venezia: «Ma non siamo in concorrenza. Lo dimostrano tutti gli studi. Trieste lotta con Koper, noi al massimo con Ravenna, ma solo per il mercato interno». E per riaffermare l'importanza degli scali dell'alto Adriatico, Costa cita la tabella dei container negli anni della crisi («La sto ultimando, mancano ancora pochi numeri»); la sostanza è che l'Adriatico ha raddoppiato i volumi, mentre nel resto dei porti non è andata così bene. Ed è un altro motivo per cui l'offshore va fatto. «Ho chiesto al ministro che si vada sino in fondo alla proposta, quando cioè sarà chiaro tutto, nero su bianco, sulla carta».

www.themeditelegraph.it

vo ruolo proposto serve perché al governo non venga l'idea di cancellarlo? «Ma il governo mica può farlo, non siamo mica sotto l'arbitrio del Principe... La procedura è incardinata. Il progetto parte da lontano, è dal 2003 che ne parliamo». E poi il professore, ex rettore, ex ministro, ex parlamentare europeo e tra poco ex presidente dell'Autorità portuale di Venezia, parte a ripercorrere le tappe dell'offshore, sino ad oggi: «Il progetto definitivo c'è. Lo presentiamo tra sei mesi, poi si deciderà. E ci sarà anche la proposta di fi-

il limite di accesso alle grandi navi resta il problema da risolvere

Crociere agitate a Venezia

*Secondo Trevisanato (Vtp) c'è spazio per una seconda stazione **marittima** dedicata ai giganti del mare, ma quella attuale rimane imprescindibile*

Il porto di Venezia ha chiuso il 2016 con risultati operativi e finanziari migliori rispetto alle aspettative ma ciò nonostante le acque sono agitate all'interno di Vtp (Venezia Terminal Passeggeri), la società terminalistica controllata da Veneto Sviluppo (finanziaria della Regione Veneto) e da Venezia Investimenti (società partecipata dal Gruppo Carnival, Msc Crociere, Royal Caribbean, Global Ports e APV Investimenti).

Il 2016 si è chiuso con 1,6 milioni di passeggeri movimentati, in crescita rispetto agli 1,58 milioni del 2015, mentre la società ha mandato in archivio l'ultimo bilancio chiuso al 31 maggio 2016 con un fatturato risalito a poco meno di 33,4 milioni di euro (dai 33 dell'anno precedente) e un risultato ante imposte positivo per 4,7 milioni (dai 3,8 milioni del 2015). Ad agitare le acque in laguna è il solito tema caldo del limite di accesso alle grandi navi fino a 96 mila tonnellate di stazza alla stazione **marittima**, ulteriormente alimentato dalle indiscrezioni di stampa secondo cui il ministero dei Trasporti starebbe lavorando (pare insieme a Msc Crociere) all'ipotesi di un secondo terminal crociere a Marghera.

Sandro Trevisanato, presidente di VTP, ha detto a MF Shipping & Logistica: «Non ritengo

veritiere le indiscrezioni di stampa emerse e non è solo una nostra considerazione ma anche dei nostri azionisti. Tutti gli stakeholder concordano sul fatto che la stazione **marittima** attuale nel breve termine non sia sostituibile e un eventuale secondo terminal crociere sarebbe dunque complementare a quello attuale. Detto ciò, anche come VTP abbiamo sempre ritenuto fin dal 2007 la validità di un progetto per una stazione **marittima** 2 con una o due banchine per meganavi a Doganetto, in località Fusina, perché le navi più grandi di ultimissima generazione (per intenderci quelle più lunghe di 340 metri) in **marittima** non possono entrare per i limiti del bacino d'evoluzione».

Protagonista di questo scatto in avanti per un nuovo terminal passeggeri a Marghera pare sia soprattutto il gruppo Msc che ha ricevuto le critiche di Trevisanato per essersi mossa in maniera autonoma e in contrasto con gli interessi della società VTP di cui fa parte. Trevisanato ha poi aggiunto: «Marghera pensiamo possa essere utile a una soluzione per le mega navi con l'esigenza imprescindibile di non andare a soffocare il traffico commerciale. Questa è la nostra posizione, poi

segue

chiaramente le decisioni in tema di pianificazione spettano all' Autorità portuale. I risultati conseguiti negli ultimi anni ci fanno ritenere che VTP sia una realtà imprescindibile qualunque assetto dovesse raggiungere il porto crocieristico di Venezia. Anche se facessero una o due banchine a Marghera coordinate con l' attuale stazione marittima».

A proposito di previsioni per il 2017, complice anche il limite autoimposto dalle compagnie crocieristiche, il totale dei passeggeri movimentati in Laguna scenderà da 1,6 a 1,4 milioni e di conseguenza anche i risultati finanziari sono previsti in diminuzione. Vtp vanta partecipazioni azionarie anche nei terminal crociere di Ravenna, Catania, Brindisi e Cagliari e ha sempre gli occhi puntati anche sui porti croati di Pola e Zara. È stata invece definitivamente accantonato il progetto di una partnership con il porto turco di Istanbul per una nuova stazione marittima.

(riproduzione riservata)

NICOLA CAPUZZO

RITARDI OGGI SCADE IL TERMINE

Autorità portuale: si attendono le nomine dei delegati locali



ECONOMIA Il porto di Marina e la futura **Autorità portuale**

NON era un termine perentorio, ma un richiamo a fare presto per dare piena operatività all'**Autorità portuale** di sistema della Spezia e Carrara introdotta dalla riforma Delrio. La presidente Carla Roncallo, un mese fa, aveva chiesto, per scritto, ai presidenti delle Regioni Liguria e Toscana, ai sindaci della Spezia e Carrara e al direttore marittimo della Li-

guria di provvedere, entro il 15 gennaio, alla formalizzazione della proposta dei rappresentanti delle rispettive istituzioni nel nuovo Comitato di gestione, l'organo deliberativo che subentra al vecchio Comitato portuale (tenendo fuori le rappresentanze degli operatori). Ebbene, a ieri, l'unico ad aver corrisposto alle aspettative della presidente risul-



Il sindaco della Spezia Massimo Federici sta valutando fra una ventina di nomi auto-proposti

ta l'ammiraglio Giovanni Pettorino, direttore marittimo della Liguria, già comandante della Capitaneria di Porto della Spezia. Ha indicato come membro il comandante della Capitaneria spezzina, il capitano Francesco Tomas, con subentro, in caso di discussioni e deliberazioni riguardanti il porto di Carrara, del comandante della nostra Capitaneria Marco Landi. Tutto, per ora, tace dagli altri fronti. Il sindaco della Spezia Massimo Federici sta vagliando le 20 auto-candidature. Ma i nomi, in questa fase, sono embargati.

Di «prossimi giorni» parla anche il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Non pervenuti gli altri. Il termine formale scade oggi. Fondamentale dar vita al Comitato di gestione per varie ragioni, a cominciare dall'approvazione del bilancio 2017.

Corrado Ricci

Fulceri: con lo «scavalco» diventerà nodo fondamentale per lo sviluppo del porto **L'interporto Vespucci ha chiuso l'anno in crescita con 605mila transiti totali (+35%) e 239 treni (+69%)**

LIVORNO - L'interporto toscano Amerigo Vespucci ha chiuso il 2016 in maniera più che positiva, con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari. I numeri relativi ai traffici nell'anno che si è appena concluso confermano la buona salute dell'interporto Vespucci: nel 2016 il numero di transiti totali dai 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 un-

(continua a pagina 11)

Interporto Vespucci

che 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. Da Luglio, infatti, è attivo il collegamento ferroviario con l'interporto Quadrante Europa, che ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e desti-

nazione 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 su rotaia per quasi il 30% del totale. I treni "movimentati" nel 2015 sono stati 141: quindi l'aumento generale è stato del 69%.

La 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'amministratore delegato 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 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 a 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 ferroviario in disuso che già scavalca la linea ferroviaria Tirrenica. Secondo quanto riportato nell'accordo di programma approvato lo scorso Novembre dalla Giunta regionale, l'opera verrà realizzata entro la fine del 2018.

Fragili e imbarazzanti le argomentazioni del sindacato Suscita sconcerto intervento Cgil sul bacino carenaggio di Livorno



Il grande bacino di carenaggio e quello galleggiante

Suscita sconcerto

e anche alcuni interrogativi sintetizzabili, infine, in una semplicissima domanda: «Da che parte sta la Cgil?»

E' bene, infatti, precisare che dei molti che hanno preso la parola nella riunione, nessuno, neppure minimamente, ha posto in discussione la presenza delle «*realità produttive che dimostrano di funzionare*» (cioè Azimut Benetti, a cui la Cgil si riferisce, non si comprende perché in modo implicito), che è stata, invece, difesa sottolineando ripetutamente la necessità di una sua proficua coesistenza con le riparazioni resa oggi più che possibile grazie all'evoluzione dei sistemi di lavoro, specialmente negli ambiti della sabbatura e della verniciatura degli scafi. Merita, inoltre, ricordare che, a dimostrazione e sostegno della assoluta non invasività e "pulizia" dei nuovi sistemi lavorativi esistono e sono state presentate fior di relazioni.

Va detto che l'intervento della Cgil non manca di stupire ed imbarazzare, anche per la fragile inanità ed infondatezza delle argomentazioni addotte, ammesso che di argomentazioni si possa parlare.

Che senso ha, infatti, il sostenere, come fa la Cgil, che «...se anche il bacino (in muratura, ndr) fosse disponibile da domani... sarà (recte sarebbe) utilizzabile soltanto alla fi-

ne del 2017»?

Ma che cosa significa?

Si può giungere a negare con tanta disinvoltura l'ineludibile verità che qualunque programma, per essere realizzato, richiede tempi più o meno lunghi e che in qualsiasi tipo di progetto e di intrapresa l'importante è sempre cominciare?

Seguendo (con difficoltà) il ragionamento proposto dalla Cgil non si dovrebbero, dunque, concepire programazioni a medio o lungo termine. Forse che non si dovrebbe programmare la realizzazione di autostrade, gallerie, dighe, ospedali... restauri e riattivazioni... solo perché per renderle operative occorrerebbero decenni?

Con tale criterio che senso ha parlare - per esempio - di darsena Europa se i frutti si potranno vedere soltanto non prima di una decina (magari! ndr) di anni?

Se - per assurdo (poiché siamo proprio nell'ambito dell'assurdo) - si fosse ragionato in questo modo bislacco oggi non avremmo l'autostrada del Sole poiché per costruirla occorsero otto anni (che tempi irripetibili!!!) e, per essere più vicini a noi, non avremmo la darsena Toscana, il molo Italia... né il raccordo ferroviario con la rete nazionale, tutte infrastrutture per la cui operatività si sono dovuti (naturalmente) attendere anni ed anni.

Sarà poi bene ricordare alla Cgil che, anche se - come essa sostiene - seguendo il complicato iter di una variante al Ptp «l'eventuale progetto... potrebbe devoltere soltanto

di Renato Roffi

LIVORNO - «Gual se si mettono in discussione realtà produttive che dimostrano di funzionare» così, come una sorta di *excusatio non petita*, recita una espressione attribuita alla Cgil di Livorno comparso nel sommario di un articolo con cui il maggior quotidiano livornese lo scorso Lunedì 16 dava voce al sindacato a proposito dell'assemblea sui bacini di carenaggio svoltasi qualche giorno prima con una partecipazione così numerosa da stupire gli stessi organizzatori.

Un intervento piccolo e stizzito quello con cui l'arcisindacato ha commentato la manifestazione convocata in favore della riapertura dei bacini, sopra tutto di quello grande in muratura, un intervento che non può non suscitare sconcerto, dubbi (continua in ultima pagina)

nel 2019 (tempo tutt'altro che lungo per una programmazione di media portata) » è abbastanza lecito confidare che fra due o tre anni le navi continueranno a circolare e ad aver bisogno di manutenzione e riparazioni a tutto vantaggio delle professionalità livornesi del settore.

Quanto ai lavoratori, se quelli che troverebbero impiego nelle riparazioni navali fossero anche la metà (con altrettante famiglie) dei quattro o cinquecento di cui si parla, è possibile che alla Cgil possano sembrare così pochi da accantonare il progetto?

La debolezza (sarebbe più appropriato parlare di insussistenza) degli argomenti addotti dal maggior sindacato nel suo incomprensibile (si fa per dire) arroccamento in difesa di un supposto attacco «all'esistente (leggasi Azimut)» che però mai nessuno, in verità, si è sognato di lanciare in quell'assemblea né in altre sedi, lascia trasparire quasi come un inspiegabile nervosismo, un'inquietudine che ricorda assai da vicino quella che suole manifestare, con il tatto che gli è proprio, l'amministratore delegato di Azimut, ingegner Vincenzo Poerio, ogni volta che, anche da lontano, viene lambito il tema del grande bacino di carenaggio livornese, una struttura che avrebbe ancora molto da dire e che ha tutte le carte in regola per costituire un vanto per la navalmeccanica italiana e una formidabile occasione di ripresa per il lavoro livornese e per l'economia in crescente affanno della città.

LA GESTIONE ALL'AUTORITÀ PORTUALE

Livorno, tornano in funzione le Porte vinciane

L'apertura permette alle imbarcazioni di passare dal mare ai Navicelli

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'Autorità 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'Autorità portuale di Livorno 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 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'Autorità Portuale Regionale, che è ente regionale».



Il porto di Livorno

Taranto, tutto pronto per i dragaggi

TARANTO. Tra martedì e giovedì prossimi saranno consegnati all'impresa Astaldi i lavori relativi ai dragaggi nella zona di mare antistante il molo polisettoriale di Taranto e alla costruzione della vasca di colmata dove immettere i sedimenti marini.

Il provveditorato alle Opere marittime di Bari ha dato l'ultimo via libera e martedì prossimo ci sarà un'ultima riunione tecnica, dopodiché si potrà procedere con l'avvio del cantiere. Dragaggio dei fondali, per avere una profondità maggiore dello specchio di mare dove attraccano le navi,

e ammodernamento della banchina, sono i due interventi più importanti legati al rilancio del molo polisettoriale a cui si lega la più generale ripresa del porto pugliese. Questi sono anche gli interventi che aveva chiesto anni fa Evergreen, che poi tra la fine del 2014 e la prima parte del 2015 ha definitivamente lasciato il porto di Taranto contestando appunto gli enormi ritardi nell'esecuzione delle opere. In effetti, varie cause hanno frenato nel tempo l'esecuzione di tutti i lavori messi in cantiere per il porto: problemi di natura progettuale e tecnica ma

anche contenziosi legali.

I dragaggi, per esempio, furono appaltati a fine 2014 ad Astaldi e subito stoppati da un ricorso alla giustizia amministrativa. Se ne venne a capo a febbraio, nel senso che l'appalto fu confermato ad Astaldi e il ricorso di un'impresa concorrente rigettato, ma emersero questioni tecniche che hanno reso necessaria una modifica del progetto approntato dalla società pubblica Sogesid. Ora, però, dovrebbe essere stata messa la parola fine e l'intervento del dragaggio finalmente essere avviato. Per quanto riguarda l'ammo-

dernamento e l'ampliamento della banchina del molo polisettoriale, a marzo dovrebbero essere ultimati e consegnati altri 600 metri dopo che i primi 600 sono stati terminati a fine luglio scorso. Il molo polisettoriale è quella infrastruttura, dotata di gru su banchina, per la quale l'Autorità portuale di Taranto sta cercando nuovi operatori di mercato dopo l'abbandono di Taranto container terminal, di cui faceva parte Evergreen, e dopo lo stop, nei mesi scorsi, al progetto del consorzio Ulisse per mancanza, secondo l'Authority, dei requisiti necessari.

Presidenza Authority, il Pd calabrese: "Delrio ha scelto Rossi, ma c'è rischio conflitto d'interessi"

A scrivere al ministro Delrio sono i "big" del Pd calabrese, contestando una nomina "calata dall'alto", quella dell'avvocato Alberto Rossi quale Presidente dell'Autorità portuale del Tirreno Meridionale e dello Stretto. Un'interrogazione dai toni chiari anche perché in realtà in Calabria la classe politica era certa che la poltrona della Presidenza dell'AP Gioia Tauro-Messina sarebbe rimasta in terra calabrese. In tanti contavano sull'assessore regionale Russo. Così non è stato ma la scelta del ministro Delrio di puntare sull'avvocato Alberto Rossi non è andata affatto giù al punto da far registrare una vera e propria rivolta interna al Pd. L'interrogazione infatti è firmata da: Bossio, Battaglia, Stumpo, Magorno, Censore, Oliviero, Aiello e Barbanti, tutte figure di peso all'interno del Pd e che hanno avuto o hanno ruoli istituzionali. I deputati ricordano che l'autorità di sistema portuale del Tirreno meridionale e dello Stretto ha sede a Gioia Tauro e uffici decentrati nei due porti di Messina e Milazzo e in altri scali calabresi, quindi affondano il colpo. "In base a quanto previsto dalla riforma del sistema portuale approvata in questa legislatura la nomina dei presidenti delle nuove autorità portuali è effettuata dal Ministro competente d'intesa con i presidenti delle regioni interessate- si legge nell'interrogazione- L'avvocato Rossi, non solo proviene da un territorio non certo «alleato» delle potenzialità di traffico della infrastruttura di Gioia Tauro ma soprattutto, professionalmente, è tuttora l'avvocato di Aponte, che in Mct detiene il 50 per cento delle quote societarie e garantisce con le sue navi quasi il 97 per cento dei volumi movimentati negli ultimi anni. Di fronte a questo configurabile conflitto di interesse ci si chiede come si porrebbe suddetta nomina anche rispetto alla presenza di Contship Italia. Il sistema portuale di Gioia Tauro, fondamentale porta d'accesso in Europa e rilevante risorsa strategica nel cuore del Mediterraneo, purtroppo continua a fare i conti con il grave stato di crisi in cui versa". I deputati chiedono se il governo Gentiloni sia a conoscenza di quanto esposto nell'interrogazione e quali siano gli intendimenti circa il futuro della nuova autorità portuale anche in riferimento alla sua guida. La questione cruciale è poi se davvero: "il governo intenda realmente coinvolger e, come previsto dalla normativa, i governi regionali e se non ritenga inopportuna la nomina dell'avvocato Rossi, alla luce di quello che appare agli interroganti un evidente conflitto di interessi che lo caratterizza". Fin qui la rivolta sull'altra sponda. E da questa parte dello Stretto cosa intende fare Crocetta al quale è già arrivata la nomina di Rossi indicata dal ministro Delrio? Ci sarà la stessa levata di scudi o passerà tutto in sordina? Al di là di un'alternativa calabrese o messinese per il ruolo di presidente quanto paventato dai parlamentari nell'interrogazione è una perplessità che dovrebbe preoccupare tutti, ben oltre le questioni di campanile. Possibili conflitti d'interesse o scarsi legami con il territorio potrebbero avere pessime conseguenze per il nuovo sistema portuale. Ed una scelta calata dall'alto non rappresenta il migliore degli inizi, al di là della professionalità indiscussa del prescelto. Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

Previsti arrivare nel porto di Cagliari 400mila crocieristi durante il 2017

CAGLIARI - Nel 2017 sono attesi oltre 400mila passeggeri in arrivo a Cagliari con le crociere. Per un giro di affari sul tessuto commerciale locale di circa 24 milioni.

L'annuncio è stato fatto durante la presentazione del 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 da Aprile ad Ottobre, per un totale di 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 +58,35% (continua in ultima pagina)



La presentazione del calendario degli approdi a Cagliari

Previsti arrivare

per i passeggeri. «Ad aiutare Cagliari - ha sottolineato il commissario straordinario dell'Atihon, 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 di Istanbul nella compagine societaria di Cagliari Cruise Port, la società che gestisce i servizi per le navi da crociera nel porto sardo. 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.

Per sfruttare al meglio la grande occasione offerta dai quattrocento-

mila turisti in arrivo con le crociere, durante la presentazione del calendario, il presidente di Confcommercio, Alberto Bertolotti ha lanciato la proposta di orario continuato dei negozi nei giorni degli arrivi delle navi. «Un appello alle imprese: non sorprendiamo i crocieristi con le serrande abbassate», ha spiegato.

La proposta è stata condivisa dal Comune: «Dobbiamo attivarci meglio con le aperture in concomitanza degli arrivi - ha detto 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 terminali crociera.

«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 crociera. «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 crocierista, attratto dall'esperienza in Sardegna, possa tornare».

Ma il porto di Cagliari non si accontenta del boom crociera della stagione 2017. Guarda molto più lontano, al mercato della Cina: sarà nei prossimi anni il bacino di riferimento del turismo nel Mediterraneo. Per questo Cagliari sarà a Londra dal 6 al 7 Febbraio, a Miami dal 13 al 16 Marzo, al Seaside di Amburgo a Settembre. Senza dimenticare anche l'Italian cruise day a Palermo.

Tremestieri (Me)

Porto, vicina l'aggiudicazione della gara

PALERMO - La prossima settimana dovrebbe essere pubblicato in Gazzetta Ufficiale, passaggio che consentirà finalmente l'aggiudicazione definitiva della gara, il parere positivo della Regione siciliana 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 quattro mesi dalla firma del contratto ma in questo periodo 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 15 mila metri cubi che consentirebbe di liberare subito uno scivolo e c'è anche un contratto aperto con la Lmd per un residuo di 35 mila metri cubi.

Isole Eolie, opere affidate all'impresa Dicearco

Prolungamento del molo di Alicudi Stallo superato, consegna dei lavori

In attesa del dragaggio dei fondali trasporti affidati ad **aliscafi** più "snelli"

Peppe Paino ALICUDI Si vede, finalmente, la luce per le tanto necessarie opere portuali che stanno costringendo i pochi abitanti a vivere un inverno di non indifferenti disagi nonostante lo "sbarco" del postino telematico della nota campagna di Poste Italiane. Il sindaco Marco Giorgianni, infatti, ha comunicato che dopo un lungo procedimento amministrativo, attivato dalla stessa Giunta, anche con il recesso del contratto alla precedente ditta, lunedì prossimo verrà effettuata la consegna dei lavori di prolungamento del molo di Alicudi all'impresa Dicearco. «Allo stesso tempo - si evidenzia in una nota - per far fronte alle problematiche dovute alla difficoltà di ormeggio registrate nello stesso scalo, l'Amministrazione ha richiesto ed ottenuto dal Dipartimento regionale della Protezione civile i fondi necessari per un intervento urgente nei fondali antistanti l'attracco degli **aliscafi**. In attesa della conclusione dell'iter amministrativo per l'esecuzione dell'intervento, con nota dello scorso 9 gennaio, ha richiesto e ottenuto dall'assessorato delle Infrastrutture e ai trasporti che il collegamento per l'isola di Alicudi venisse svolto con unità navali con minore pescaggio».

Due grossi problemi, dunque, verso la soluzione e per far fronte, nell'immediato, ai problemi dell'insabbiamento dei fondali attraverso l'impiego di Liberty Lines di mezzi veloci adeguati alle stringenti esigenze del momento. «Come ogni anno, nella stagione invernale - avevano evidenziato, di recente, le residenti Elena Braiato e Giovanna Mannino - gli **aliscafi** hanno grossi problemi ad attraccare, poiché le mareggiate riempiono il fondale di sabbia in prossimità dell'unico attracco; le ali dell'**aliscafo** toccano, il mezzo non può raggiungere la giusta posizione e in caso di mare, anche poco mosso o risacca, ha grosse difficoltà ad operare in modo sicuro, rischiando di danneggiare il pontile (che comunque sta già cadendo a pezzi), il mezzo stesso e operando in condizioni di rischio per passeggeri ed equipaggio». Risultato, l'**aliscafo** torna indietro con tutti i passeggeri a bordo. Le due residenti, comprensibilmente ignare della lentezza della burocrazia regionale, avevano fortemente criticato l'amministrazione liparese di scarso interesse. Ieri è arrivata la risposta.i.

31

Tirrenica

Lipari, 9 gennaio 2017

Dimissioni in massa dalla Croce Rossa

La Croce Rossa italiana ha annunciato che 15 volontari hanno rassegnato le dimissioni. Le dimissioni sono state presentate in massa, in un'unica soluzione, alla sede della Croce Rossa italiana a Lipari. Le dimissioni sono state presentate da 15 volontari, che hanno deciso di lasciare la Croce Rossa italiana per motivi personali. Le dimissioni sono state presentate in massa, in un'unica soluzione, alla sede della Croce Rossa italiana a Lipari. Le dimissioni sono state presentate da 15 volontari, che hanno deciso di lasciare la Croce Rossa italiana per motivi personali.

Prescieti Giorgianni e l'aspettativa Belfiore

Il sindaco di Alicudi, Marco Giorgianni, ha comunicato che dopo un lungo procedimento amministrativo, attivato dalla stessa Giunta, anche con il recesso del contratto alla precedente ditta, lunedì prossimo verrà effettuata la consegna dei lavori di prolungamento del molo di Alicudi all'impresa Dicearco.

Prolungamento del molo di Alicudi Stallo superato, consegna dei lavori

In attesa del dragaggio dei fondali trasporti affidati ad **aliscafi** più "snelli"

Capannoni di Mosca Sento le demolizioni

Le demolizioni dei capannoni di Mosca sono state completate. Le demolizioni sono state completate da una squadra di operai, che hanno lavorato per diverse settimane. Le demolizioni sono state completate da una squadra di operai, che hanno lavorato per diverse settimane.

Quattro e tre

Quattro e tre sono i numeri che indicano la situazione della Croce Rossa italiana. Quattro sono i volontari che hanno rassegnato le dimissioni, e tre sono i volontari che hanno deciso di rimanere. Quattro e tre sono i numeri che indicano la situazione della Croce Rossa italiana.

Aliscafi più snelli

Aliscafi più snelli sono quelli che saranno utilizzati per il dragaggio dei fondali. Aliscafi più snelli sono quelli che saranno utilizzati per il dragaggio dei fondali.

Amburgo chiede progetto per riassetto area portuale

AMBURGO - L'Autorità portuale di Amburgo ha avviato un percorso destinato a delineare un nuovo assetto dell'area portuale Steinwerder-Süd centrata intorno al bacino Oderhafen. Quello lanciato dall'Autorità è un concorso internazionale per valutare eventuali idee, progetti di utilizzo, per un'area che si estende per 42 ettari proprio nel cuore del porto anseatico. Sull'utilizzo era già stata effettuata una prima analisi di fattibilità valutando alcune possibilità. Adesso invece l'Autorità ha deciso di iniziare in modo ufficiale un percorso che avrà una durata di circa cinque mesi e che ha come obiettivo quello di garantire un mo-

(continua in ultima pagina)

Amburgo chiede

dermo sviluppo della zona in linea con le esigenze del mercato.

I soggetti interessati, qualunque sia la loro specializzazione, potranno partecipare a questo processo di consultazione del mercato. Il sito offre la possibilità di avere a disposizione fino a 1.100 metri di banchina con tre accosti per unità di grandi dimensioni nonché magazzini e

specchi d'acqua che consentono un'ottima manovrabilità.

I partecipanti al concorso lanciato dall'Autorità sono invitati a proporre concetti di sviluppo dell'area realistici e orientati al futuro, che possano dimostrare un utilizzo economicamente vantaggioso dell'area da parte di soggetti privati tenendo conto anche della creazione di posti di lavoro permanenti e qualificati. In particolare l'auspicio è quello di veder presentati progetti che si basino su concetti innovativi già in linea con le future tendenze del mercato.

Idee che dovranno essere strategicamente valide sul fronte ad esempio dei processi logistici, dei nuovi processi di produzione o innovative nel campo della digitalizzazione.

Oltre alla fattibilità di base l'Autorità portuale di Amburgo chiede anche una indicazione su costi e tempi, nonché sulle possibili modalità di finanziamento. La Port Authority valuterà le proposte presentate riguardo lo sviluppo strategico di tutta l'area Steinwerder e integrerà il progetto vincitore nel Piano di sviluppo del porto.

Il concorso mette in palio un premio di 100.000 euro e altri premi speciali per un totale di altri 50.000 euro. Individuato il miglior progetto l'area sarà messa in gara con una procedura di aggiudicazione a livello europeo così da determinare il futuro operatore o investitore che vorrà sviluppare infrastrutture e sovrastrutture. Dal prossimo 23 Gennaio sarà possibile avere tutti i dettagli del concorso che avrà come termine di presentazione il 30 Marzo 2017. La relazione finale e la premiazione degli elaborati sono previste effettuarsi alla fine del prossimo mese di Maggio.

Contendeva a Singapore il primato tra gli scali mondiali Traffico sotto i 20 milioni di teu continua il declino di Hong Kong

HONG KONG - Dopo tredici anni il porto di Hong Kong ritorna ad una movimentazione container che non raggiunge i 20 milioni di teu. Continua così il declino del porto

Traffico sotto 20 milioni

milioni, nel 2010 23,699 milioni) per poi risalire oltre i 24 milioni di teu nel 2011 con un totale di 24,384 milioni di teu, sua seconda miglior performance di sempre. Da quell'anno è iniziata una lenta ma costante discesa fino a registrare nel 2016 il crollo sotto i 20 milioni di teu.

Dai dati forniti dall'Autorità portuale risulta che lo scorso mese di

che una volta contendeva a Singapore il primato tra gli scali mondiali specializzati in questo tipo di traffico. Al 31 Dicembre 2016 lo scalo ha raggiunto i 19,58 milioni di teu, al di sotto dei 20,449 milioni di

Dicembre si è chiuso con 1,8 milioni di teu movimentati, circa il 14,3% in più rispetto all'analogo periodo del 2015 quando i teu erano risultati 1,577 milioni. Un aumento che però non è bastato a frenare la caduta del dato annuale. Nel 2016, come detto, sono stati trafficati 19,58 milioni di teu con una diminuzione del 2,5 per cento considerati i 20,073 milioni di teu del 2015.

Il calo ha interessato sia la sua principale struttura terminalistica, il "Kwai Tsing Container Terminals", che gli altri terminal del porto. Al

teu movimentati nel 2003 quando superò per la prima volta la quota 20 milioni. Da lì in poi Hong Kong ha inanellato ulteriori aumenti fino a raggiungere il suo massimo storico nel 2008 quando furono mani-

polati 24,494 milioni di teu. Nei successivi anni di fronte, alla enorme crescita dei porti concorrenti cinesi, Shanghai in testa, ha segnato dati altalenanti (nel 2009 21,040 (continua in ultima pagina)

"Kwai Tsing" sono stati manipolati nel 2016 15,203 milioni di teu con una riduzione del 2,4% rispetto all'anno precedente quando si registrarono 15,572 milioni di teu.

Un calo di analoga entità lo hanno avuto complessivamente gli altri terminal dello scalo, un - 2,8% derivante da un totale di 4,375 milioni di teu del 2016 rispetto ai 4,50 milioni di teu del 2015.

Nel solo mese di Dicembre 2016 il terminal "Kwai Tsing" ha trafficato 1,402 milioni di teu, il 12,7% in più rispetto all'1,245 milioni di teu dell'analogo mese del 2015.