



Dai porti

Venezia:

"...Lo scontro con il Porto "Vogliono infilarsi nei fondi per il Mose"..."

(Il Gazzettino)

Genova:

"...Pochi volo low cost, crocieristi a Marsiglia..." (Ansa)

Livorno:

"...L'ex bomber in guerra per il molo..." (La Nazione)

Ancona:

"...In Breve..." (Il Sole 24 Ore)

Salerno:

"...Logistica: accordo Authority - Università..."

(Informazioni Marittime, Informatore Navale, Il Nautilus, Ansa)

Taranto:

"...Luglio: traffico in crescita..." (Il Nautilus, The Medi Telegraph, Ferpress)

Notizie da altri porti italiani

Notizie dai porti esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

In allegato : The EU foreign maritime trade and the role of Italy

Lo scontro con il Porto «Vogliono infilarsi nei fondi per il Mose»

Consorzio e Autorità ai ferri corti per i finanziamenti Cipe

Cuccioletta: «Costa è avvelenato... non ha una lira»

Mazzacurati: «Non gli daranno soldi, la Lega lo detesta»

Gianluca Amadori - Maurizio Dianese
VENEZIA

È un vero e proprio scontro di potere quello che va in scena nell'aprile del 2011, alla vigilia di Pasqua, nelle stanze che contano, tra Roma e Venezia. Una lotta per accedere ai finanziamenti dello Stato.

Il presidente [redacted] il veneziano Paolo Costa, è infuriato perché il Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, pensa di finanziare solo il Mose. «Minaccia di bloccare tutto e sospendere i lavori», comunica il dirigente del ministero delle Infrastrutture, Ercole Incalza, all'allora presidente del Magistrato alle acque (Mav), Patrizio Cuccioletta, il dirigente che, tre anni più tardi, si scoprirà essere al soldo del Consorzio Venezia Nuova (Cvn), il gruppo di società private che deve realizzare il Mose, sul quale avrebbe dovuto vigilare.

MOBILITAZIONE - Non a caso, non appena ricevuta l'informazione, Cuccioletta chiama subito il patron del Cvn per avvisarlo: d'altronde come non dargli qualche utile informazione in cambio dei 400mila euro all'anno ricevuti come stipendio supplementare in nero? «Costa è avvelenato... ma ho detto ad Ercole che Costa non può sospendere niente... fa il gioco delle tre carte...», spiega il presidente del Mav.

Mazzacurati si dice sorpreso in quanto Costa gli aveva detto che i soldi per il Porto glieli avrebbero dati i cinesi. «Costa si vuole infilare dentro il finan-

ziamento Mose perché non ha una lira - rincara Cuccioletta - ma il Cipe finanzia solo noi», aggiunge, confermando con quel "noi", un interesse diretto ai lavori. «Non gli daranno soldi anche perché quelli della Lega lo detestano», taglia corto Mazzacurati. Ma si sbaglia: due settimane più tardi, all'inizio di maggio, il Cipe, oltre a 106 milioni per il Mose, inserisce tra i progetti da finanziare anche il porto off-shore. Con il parere favorevole di Cuccioletta. Così va il mondo.

ANTIPATIE - Dalle telefonate intercettate per tre anni, durante le indagini della Procura di Venezia sul sistema corruttivo messo in piedi dal Cvn, depositate lo scorso luglio ai difensori degli otto imputati ancora sotto processo, emergono con chiarezza i rapporti tra i potenti di ieri (e di oggi). Tra Mazzacurati e Costa non correva buon sangue davvero. Lo sa bene l'ingegner Teresa Brotto, alto potente dirigente del Cvn (anche lei accusata di corruzione

e uscita dall'inchiesta con il patteggiamento): in una telefonata si informa se debba andare qualcuno all'inaugurazione prevista il giorno seguente al Porto: «Lasciamo stare, visto com'è simpatico?» «Mi ha chiamato per gli auguri: non litighiamo...», risponde Mazzacurati, facendo capire che nel frattempo hanno fatto diplomaticamente pace. «Beh, Allora faccio un salto», chiude la Brotto.

Qualche mese più tardi il mondo imprenditoriale entra in fibrillazione perché, dopo la caduta del Governo Berlusconi,

gira voce che Costa tornerà a Roma a fare il ministro, dopo l'esperienza con il Governo Prodi del 1996. Sui giornali non c'è traccia della notizia: è Erasmo Cinque, molto vicino ad An e al ministro Altero Matteoli (entrambi ora sotto processo per corruzione a Venezia), ad avere una "dritta". Per cercare conferme chiama il presidente della Mantovani costruzioni, Piergiorgio Baita e lo prega di informarsi. Ma Costa cade dalle nuvole e Baita riferisce a Cinque: «Ho appena riattaccato il telefono con la persona, non l'ha contattato nessuno... ma se lo chiamano dà la disponibilità».

Baita parla della questione con la sua più stretta collaboratrice, Claudia Minutillo, ex segretaria del Governatore Giancarlo Galan, diventata amministratrice di Adria Infrastrutture, la società del gruppo Mantovani che si occupa di opere in project financing. La Minutillo si dice felice della possibile nomina di Costa a ministro: «A noi ci risolverebbe moltissime cose», dichiara. A cosa si riferisca non è dato sapere. Alla fine, comunque, Costa resta a Venezia, al Porto.

DOPPIO FTLO - Dalle intercettazioni, finora segrete, vengono confermati gli strettissimi legami tra controllato e control-

lore, cioè Mav e Cvn. Che Cuccioletta si facesse scrivere i provvedimenti dal Consorzio di imprese su cui doveva vigilare è ormai cosa nota. Ora emerge che il Cvn si faceva carico di tutto, proprio tutto, compreso l'acquisto degli articoli di cancelleria e della carta igienica in uso al Magistrato alle acque.

- segue

Con l'autorizzazione di Mazzacurati. E la Brotto che rassicura: «Tanto poi mettiamo tutto in conto...»

Tra le spese che il Cvn si accolla ci sono anche 600 euro per un giro in barca organizzato a margine di un convegno organizzato dal Mav sul "Servizio Informativo", struttura messa in piedi dal Cvn per studi, ricerche e banche dati, sul controllo del quale, peraltro, è in corso una "tempesta". Lotta di potere anche in questo caso.

Ne parlano Baita e Mazzacurati, subito dopo il giorno di Pasqua del 2011: «Stocker (Johann, un dirigente del Cvn,

ndr) ha voluto creare un Consorzio "parallelo" per mettersi contro la Brotto, contro il modo di fare di Teresa - spiega il presidente della Mantovani - Per questo ha cercato di favorire tutte le persone che erano contro Teresa».

Mazzacurati ha deciso di far fuori Stocker, di sostituirlo, ma non gliel'ha ancora comunicato. In compenso ha ordinato a Cuccioletta di bloccare alcune perizie relative all'attività svolta dal "Servizio Informativo". Stocker protesta e cerca di far sbloccare i fondi e nessuno sa più come gestire la spiacevole situazione.

La Brotto ne approfitta per

discutere con Mazzacurati del futuro del Mav, considerato che Cuccioletta sta per andare in pensione: gli chiede se abbia già provveduto a proporre ad Incalza o a Gianni Letta (sottosegretario alla presidenza del Consiglio del Governo Berlusconi, ndr) «di far nominare l'ingegner Mayerle alla presidenza». Giampietro Mayerle all'epoca era vicepresidente del Magistrato alle acque. Il patron del Cvn sfoggia sicurezza: «Sarà facile nominarlo, almeno per un anno». In realtà non è così. Al posto di Cuccioletta, a dicembre arriva Ciriaco D'Alessio. E Mayerle se ne va in pensione.

© riproduzione riservata

TUTTO A CARICO

Dalla cancelleria
alla carta igienica
il Magistrato
non paga nulla

VELENI E SILURI

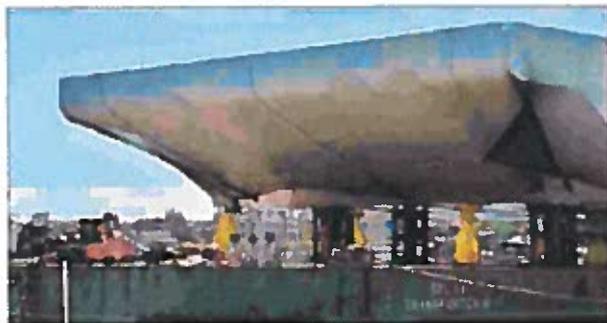
Boicottato
un dirigente
contrario
alla linea

CANTIERI

Una paratoia
del Mose.
Sotto, Paolo
Costa
e
Giovanni
Mazzacurati:
tra i due non
correva buon
sangue.

LE CARTE SEGRETE

Aprile 2011, i poteri forti
di Venezia si contendono
i contributi dello Stato
Poi tutti avranno qualcosa
e il presidente di Cvn siglerà
la pace: «Non litighiamo»



Pochi voli low cost a Genova, crocieristi a Marsiglia

Tedeschi, olandesi e svizzeri si imbarcano in Francia e Spagna

22 agosto, 17:09



(ANSA) - GENOVA, 22 AGO - Il porto di Genova sempre meno home port e sempre più scalo di transito per le crociere, anche se la quota resta del 65% contro il 35%. Il 2017 sarà ancora un anno positivo per il capoluogo ligure, soprattutto grazie alle navi di Msc, ma la nuova tendenza è la diminuzione dei passeggeri che si imbarcano a Genova per iniziare il viaggio. I crocieristi provenienti da Germania, Olanda e Svizzera, spiegano fonti qualificate, preferiscono infatti salire a bordo a Barcellona o Marsiglia perché ci sono molti più voli low cost nei due aeroporti, mentre arrivare in aereo al Cristoforo Colombo è più costoso. Non significa che il capoluogo ligure sarà escluso dagli scali delle navi della compagnia Msc, ma stanno diminuendo i passeggeri che iniziano qui la crociera. Per ora è solo un trend che emerge dalle statistiche, trend che potrebbe però trasformarsi in minori introiti per Stazioni Marittime spa, che gestisce i terminal passeggeri del porto di Genova (crociere e traghetti) ma che non sembra essere così negativo per la città, se saprà proporsi come meta turistica per i passeggeri. Il prossimo 11 settembre quattro grosse navi da crociera saranno ormeggiate contemporaneamente sotto la Lanterna, per un totale di circa 50 mila persone fra imbarchi e sbarchi: l'auspicio dei responsabili di Stazioni Marittime è che pur essendo domenica i crocieristi trovino bar, ristoranti e negozi aperti.

LA BATTAGLIA LUCARELLI: [REDACTED] VUOL FARCI CHIUDERE»

L'ex bomber in guerra per il molo «Ministro Delrio, voglio parlarle»

LIVORNO - «DICO sempre quello che penso senza pensare alle conseguenze», è il motto che l'ex bomber amaranto Cristiano Lucarelli, oggi imprenditore, presidente del terminal Ltd, ha scelto per il suo profilo twitter. Profilo dal quale ieri mattina ha «cinguettato» con il ministro delle infrastrutture Graziano Delrio. «@mitgov @graziano_delrio Buongiorno ministro vorrei raccontarle quello che stanno combinando a Livorno... Con stima Cristiano Lucarelli». «Ho scritto al ministro Graziano Delrio - spiega Lucarelli l'ex calciatore - chiedendogli di intervenire direttamente e sbloccare una situazione incancrenita e controproducente per la mia azienda, la città e il Paese. [REDACTED] deve avere il coraggio di dire che vuole che la Lucarelli Terminal chiuda i battenti e i suoi 42 dipendenti vadano a casa».

Lucarelli, che deve dire al ministro Delrio?
«Quello che devo dire al ministro, lo dirò, se mi darà udienza, al Ministro. Certo, le cose non vanno affatto bene e non possono andare bene. Continuiamo a perdere fatturato, siamo entrati in cassa integrazione e non è possibile fare alcuna previsione di continuità aziendale se da parte [REDACTED] non ci viene data certezza su niente. Abbiamo una concessione in scadenza al 31 dicembre 2106 per il Molo Italia Lato Nord, ma non sappiamo che ne sarà di quella concessione, né in un senso né nell'altro».
Non ha avuto le risposte che si aspettava o non le ha avute proprio?
«I palliativi non contano. [REDACTED] invece di pensare alle decisioni da prendere ora è chiusa per ferie. Mentre, e mi preme sotto-

linearlo ancora una volta, altri gruppi imprenditoriali, che evidentemente questa [REDACTED] considera di serie A, e che sono titolari di concessioni in scadenza fra cinque anni, si vedono rinnovare i loro contratti fino al 2025 o addirittura al 2029. Vorrei che si dicesse una volta per tutte - continua - che per [REDACTED] esistono lavoratori di serie A che hanno tutte le certezze e tutte le disponibilità, e lavoratori di serie D».
In scadenza ci sono anche gli attuali vertici delle Authority. Il ministero sta raccogliendo le candidature e ha promesso la nomina dei nuovi 15 presidenti entro ottobre. Lei cosa si augura che cambi?
«Mi piacerebbe che chiunque venisse, avesse a cuore gli interessi dei lavoratori e della città e non privilegiasse solo alcuni imprenditori del porto a discapito di altri, solo alcuni interessi a discapito degli altri. Scusate se è poco».

pazer.



IMPRENDITORE Cristiano Lucarelli, presidente del Terminal Lucarelli; ieri ha scritto un tweet a Delrio per chiedere un incontro



IN BREVE

porti Cresce ad Ancona il traffico merci In crescita il traffico merci nel porto di Ancona. Nei primi sette mesi del 2016, ha reso noto l'Autorità portuale, il traffico ro-ro (rotabili) movimentato dallo scalo dorico ha registrato un incremento del 3% rispetto al corrispondente periodo del 2015. La crescita del traffico container, inoltre, è risultata pari a +2%. Consistente è stato anche l'aumento (+14%) del traffico di rinfuse liquide con quasi tre milioni di tonnellate di carichi movimentati nel periodo gennaio-luglio 2016. Nel solo mese di luglio di quest'anno le merci sui traghetti hanno segnato un +14% rispetto allo stesso periodo del 2015 e il traffico passeggeri ha totalizzato una crescita dell'8%.

logistica Hupac punta sul Nord Italia Hupac, operatore intermodale elvetico, incrementerà i collegamenti ferroviari tra i porti di Anversa e Zeebrugge con il Nord Italia. Aumenterà, infatti, da quattro a cinque le rotazioni settimanali del servizio che collega il terminal ferroviario Combinant del porto di Anversa con il terminal italiano di Busto Arsizio-Gallarate. Inoltre, dal mese prossimo, aumenterà da tre a quattro le rotazioni settimanali tra il terminal di P&O Ferries nel porto di Zeebrugge e l'interporto di Novara Cim.

Informazioni Marittime



Logistica, accordo Authority Salerno-Università

È stato siglato l'accordo quadro tra l'Autorità portuale di Salerno, il dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi (DISAQ) dell'Università Parthenope di Napoli, il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell'Università di Genova e il consorzio MAR.TE. Sea-Land Logistics. La collaborazione è finalizzata allo sviluppo comune di attività di ricerca scientifica e innovazione nei settori della portualità e della logistica integrata mare-terra. In particolare, l'accordo di programma stipulato consentirà di sviluppare: progetti scientifici di ricerca industriale ed applicata, nazionali ed internazionali congiunti; conferenze e workshop congiunti sulle attività tecniche svolte, anche allo scopo di orientamento professionale; stage didattici e svolgimento di tesi di laurea di primo e secondo livello volti all'approfondimento di aspetti tecnico-scientifici; corsi di formazione su tematiche di comune interesse.

L'accordo valorizza la collaborazione tra enti di ricerca, università e autorità di sistema portuali (quelli nati recentemente con la riforma della legge 84/94). Il quadro di questa collaborazione è di efficientare i nodi logistici sia dal punto di vista economico (ottimizzando i costi) che ambientale (minori emissioni). Tutto ciò grazie al know how di DISAQ, MAR.TE. e C.I.E.L.I., che a loro volta potranno beneficiare di un case study, sperimentando soluzioni tecnologiche innovative e implementando modelli manageriali sull'area portuale di Salerno.

I quattro soggetti firmatari – il presidente dell'authority Andrea Annunziata, il rettore della Parthenope Claudio Quintano, il direttore di C.I.E.L.I. Enrico Musso e il presidente di MAR.TE. Marco Ferretti - si sono dichiarati soddisfatti, sicuri che le attività di collaborazione tra i partner consentiranno di creare nuove opportunità di sviluppo di soluzioni tecnologiche e innovative nell'ambito delle attività di logistica portuale con importanti ricadute in ambito regionale, nazionale ed internazionale. «Si completa in tal modo un vasto programma per il migliore collegamento mare-terra – ha commentato Annunziata – collegamenti con le aree interne pronte al decollo economico in sinergia con il porto e le altre infrastrutture dei trasporti; collegamenti e trasporti più sicuri e più rispettosi dell'ambiente».

L'Informatore Navale

AL VIA COLLABORAZIONE TRA AP SALERNO, UNIPARTHENOPE-DISAQ, C.I.E.L.I. (UNIVERSITA' DI GENOVA) E MAR.TE. SEA-LAND LOGISTICS

Salerno, 22 agosto 2016 - È stato siglato l'accordo quadro tra l'Autorità Portuale di Salerno, il Dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi (DISAQ) dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope, il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell'Università degli Studi di Genova e il Consorzio MAR.TE. Sea-Land Logistics. La collaborazione è finalizzata allo sviluppo comune di attività di ricerca scientifica e innovazione nei settori della portualità e della logistica integrata mare-terra. In particolare, l'accordo di programma stipulato consentirà di sviluppare:

1. Progetti scientifici di ricerca industriale ed applicata, nazionali ed internazionali congiunti;
2. Conferenze e workshop congiunti sulle attività tecniche svolte, anche allo scopo di orientamento professionale;
3. Stage didattici e svolgimento di tesi di Laurea di primo e secondo livello volti all'approfondimento di aspetti tecnico-scientifici;
4. Corsi di formazione su tematiche di comune interesse.

L'accordo valorizza appieno l'importanza, attribuita dalla recente riforma della portualità in Italia, della collaborazione tra Enti di ricerca, Università e Autorità di Sistema Portuali. Inoltre, esso rappresenta un'importante opportunità di scambio per tutti i partner, mediante la quale il Porto di Salerno - tra i più attivi ed efficienti Porti nel panorama del Mediterraneo - potrà rafforzare ancor più la sua capacità progettuale, strategica e gestionale, con l'obiettivo di affrontare e anticipare sfide di sostenibilità ambientale ed energetica e rafforzare il suo ruolo di mercato. E' necessario evidenziare che l'efficientamento gestionale e organizzativo del nodo logistico, elemento cardine delle supply-chain, genera indubbi vantaggi non solo economici, con minori costi e minor richieste in termini energetici, ma soprattutto induce minori emissioni in atmosfera di elementi inquinanti, condizione necessaria in tema di sostenibilità ambientale. Ciò grazie alle competenze ed al know how e alla consolidata esperienza di ricerca nel settore messe a disposizione dal DISAQ-UniParthenope, dal Consorzio MAR.TE. e dal C.I.E.L.I., che a loro volta potranno beneficiare della possibilità di analizzare un case study di successo, sperimentando soluzioni tecnologiche innovative e implementando modelli

- segue

manageriali sull'area portuale di Salerno.

I quattro soggetti firmatari - rispettivamente l'Avv. Andrea Annunziata (Presidente AP Salerno), il Prof. Claudio Quintano (Rettore dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope), il Prof. Enrico Musso (Direttore del C.I.E.L.I.) e il Prof. Marco Ferretti (Presidente Consorzio MAR.TE. Sea-Land Logistics) - si sono dichiarati soddisfatti, sicuri che le attività di collaborazione tra i partner consentiranno di creare nuove opportunità di sviluppo di soluzioni tecnologiche e innovative nell'ambito delle attività di logistica portuale con importanti ricadute in ambito regionale, nazionale ed internazionale.

"Si completa in tal modo un vasto programma per il migliore collegamento mare-terra" - ha dichiarato il Presidente Annunziata - "Collegamenti con le aree interne pronte al decollo economico in sinergia con il Porto e le altre infrastrutture dei trasporti; collegamenti e trasporti più sicuri e più rispettosi dell'ambiente".

Il Nautilus

Porto di Salerno: accordo con gli Atenei per i collegamenti mare-terra



SALERNO – L’Autorità portuale di Salerno collaborerà con istituti di ricerca e università sulle attività di ricerca scientifica e innovazione nei settori della portualità e della logistica integrata mare-terra. E’ questo l’obiettivo dell’accordo quadro siglato dallo scalo salernitano con il Dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi (DISAQ) dell’Università degli Studi di Napoli Parthenope, il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell’Università degli Studi di Genova e il Consorzio MAR.TE. Sea-Land Logistics.

La collaborazione, informa l’autorità portuale salernitana, è finalizzata in particolare a sviluppare: progetti scientifici di ricerca industriale ed applicata, nazionali ed internazionali congiunti; conferenze e workshop congiunti sulle attività tecniche svolte, anche allo scopo di orientamento professionale; stage didattici e svolgimento di tesi di Laurea di primo e secondo livello volti all’approfondimento di aspetti tecnico-scientifici; corsi di formazione su tematiche di comune interesse.

L’accordo valorizza appieno l’importanza, attribuita dalla recente riforma della portualità in Italia, della collaborazione tra enti di ricerca, Università e Autorità di Sistema Portuali e rappresenta, prosegue la nota, “un’importante opportunità di scambio per tutti i partner, mediante la quale il Porto di Salerno potrà rafforzare ancor più la sua capacità progettuale, strategica e gestionale, con l’obiettivo di affrontare e anticipare sfide di sostenibilità ambientale ed energetica e rafforzare il suo ruolo di mercato”.

Con l’accordo, spiega il presidente del porto di Salerno Andrea Annunziata, “si completa un vasto programma per il migliore collegamento mare-terra, i collegamenti con le aree interne pronte al decollo economico in sinergia con il Porto e le altre infrastrutture dei trasporti che siano più sicuri e più rispettosi dell’ambiente”.

Porti: accordo Salerno-Atenei su collegamenti mare-terra

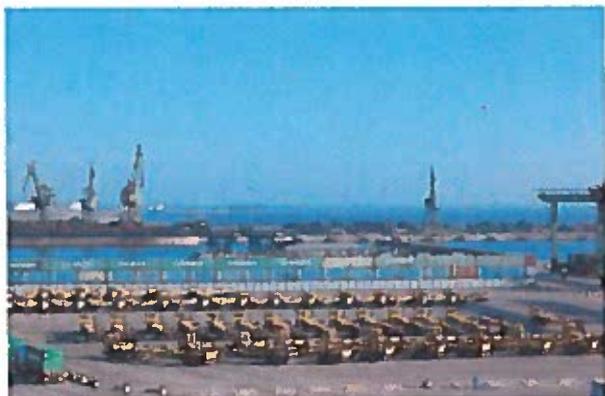
Ricerca e sviluppo nel campo della logistica integrata

22 agosto, 19:38



(ANSA) NAPOLI, 22 AGO - L'Autorità portuale di Salerno collaborerà con istituti di ricerca e università sulle attività di ricerca scientifica e innovazione nei settori della portualità e della logistica integrata mare-terra. E' questo l'obiettivo dell'accordo quadro siglato dallo scalo salernitano con il Dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi (DISAQ) dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope, il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell'Università degli Studi di Genova e il Consorzio MAR.TE. Sea-Land Logistics. La collaborazione, informa l'autorità portuale salernitana, è finalizzata in particolare a sviluppare: progetti scientifici di ricerca industriale ed applicata, nazionali ed internazionali congiunti; conferenze e workshop congiunti sulle attività tecniche svolte, anche allo scopo di orientamento professionale; stage didattici e svolgimento di tesi di Laurea di primo e secondo livello volti all'approfondimento di aspetti tecnico-scientifici; corsi di formazione su tematiche di comune interesse. L'accordo valorizza appieno l'importanza, attribuita dalla recente riforma della portualità in Italia, della collaborazione tra Enti di ricerca, Università e Autorità di Sistema Portuali e rappresenta, prosegue la nota, "un'importante opportunità di scambio per tutti i partner, mediante la quale il Porto di Salerno potrà rafforzare ancor più la sua capacità progettuale, strategica e gestionale, con l'obiettivo di affrontare e anticipare sfide di sostenibilità ambientale ed energetica e rafforzare il suo ruolo di mercato". Con l'accordo, spiega il presidente del porto di Salerno Andrea Annunziata, "si completa un vasto programma per il migliore collegamento mare-terra, i collegamenti con le aree interne pronte al decollo economico in sinergia con il Porto e le altre infrastrutture dei trasporti che siano più sicuri e più rispettosi dell'ambiente".

Porto di Taranto: a luglio traffico in crescita



TARANTO – Il trend di crescita relativo alla movimentazione delle merci nel porto di Taranto, conferma anche nel mese di Luglio, l'andamento positivo che si registra sin dall'inizio del 2016.

Nel mese di Luglio 2016, infatti, l'incremento totale del traffico merci nel porto di Taranto è stato pari a +17,8% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, per un totale di 2.596.033 tonnellate movimentate (+392.961 tonnellate).

Il traffico totale di rinfuse è stato pari a 2.142.252 tonnellate, per un incremento del 17,2% (+314.279 tonnellate). La crescita maggiore è stata registrata nel traffico di rinfuse solide con un aumento del 32,9% (+387.881 tonnellate) nello stesso periodo, al contrario delle rinfuse liquide, che hanno registrato una contrazione, con una variazione pari a -11,3% (-73.602 tonnellate).

Anche il traffico di merci varie è cresciuto del 21% (+78.682 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2015. Per ciò che attiene, infine, ai dati consuntivi nei primi 7 mesi del 2016, la crescita totale dei traffici si attesta al 21,5% (+2.783.342 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015. Le navi arrivate e partite dal porto sono state, da gennaio a luglio di quest'anno, n. 1.330 unità (+45 rispetto al 2015).



Taranto, le rinfuse tirano anche a luglio

Taranto - Le solide hanno riportato un aumento del 32,9% (+387.881 tonnellate), calano le liquide.

Taranto - Il porto di Taranto si consola con le rinfuse. «Il trend di crescita relativo alla movimentazione delle merci nel **porto di Taranto**, conferma anche nel mese di luglio, l'andamento positivo che si registra sin dall'inizio del 2016» scrive l'Authority in una nota.

Il traffico merci ha guadagnato 17,8 punti percentuali rispetto allo stesso mese dello scorso anno, per un totale di 2.596.033 tonnellate movimentate (+392.961 tonnellate).

Il traffico totale di rinfuse è stato pari a 2.142.252 tonnellate, per un incremento del 17,2% (+314.279 tonnellate). La crescita maggiore è stata registrata nel traffico di **rinfuse solide con un aumento del 32,9% (+387.881 tonnellate) nello stesso periodo**, al contrario delle rinfuse liquide, che hanno registrato una contrazione, con una variazione pari a -11,3% (-73.602 tonnellate).

Anche il traffico di merci varie è cresciuto del 21% (+78.682 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2015. Per ciò che attiene, infine, ai dati consuntivi nei primi 7 mesi del 2016, la crescita totale dei traffici si attesta al 21,5% (+2.783.342 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015. Le navi arrivate e partite dal porto sono state, da gennaio a luglio di quest'anno, n. 1.330 unità (+45 rispetto al 2015).

Porto di Taranto: anche luglio conferma trend molto positivo. Da gennaio 1.130 unità navali (+45%)

Author : com

Date : 22 agosto 2016



(FERPRESS) – Roma, 22 AGO – “Il trend di crescita relativo alla movimentazione delle merci nel porto di Taranto, conferma anche nel mese di Luglio, l’andamento positivo che si registra sin dall’inizio del 2016. Lo rende noto un comunicato diffuso dal commissario straordinario dell’Autorità Portuale Sergio Pepe.

“Nel mese di Luglio 2016, infatti, l’incremento totale del traffico merci nel porto di Taranto è stato pari a +17,8% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, per un totale di 2.596.033 tonnellate movimentate (+392.961 tonnellate). Il traffico totale di rinfuse è stato pari a 2.142.252 tonnellate, per un incremento del 17,2% (+314.279 tonnellate).

“La crescita maggiore è stata registrata nel traffico di rinfuse solide con un aumento del 32,9% (+387.881 tonnellate) nello stesso periodo, al contrario delle rinfuse liquide, che hanno registrato una contrazione, con una variazione pari a -11,3% (-73.602 tonnellate).

“Anche il traffico di merci varie – conclude la nota - è cresciuto del 21% (+78.682 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2015. Per ciò che attiene, infine, ai dati consuntivi nei primi 7 mesi del 2016, la crescita totale dei traffici si attesta al 21,5% (+2.783.342 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015. Le navi arrivate e partite dal porto sono state, da gennaio a luglio di quest’anno, n. 1.330 unità (+45 rispetto al 2015)”.



Navi da crociera a Portofino, effetto nuove boe solo nel 2017

Portofino - La zona di fonda è stata avvicinata da 0.7 a 0.3 miglia: passeggeri portati a terra in 6 minuti anziché 25. Quest'estate il numero di unità è in linea con quello dell'anno scorso. «Troppo presto».

Portofino - **Numeri (di accosti e passeggeri) in linea con quelli dell'anno scorso e primi effetti dell'avvicinamento della zona di fonda da 0.7 a 0.3 miglia nautiche quantificabili solo dal 2017.** Questa la "fotografia" del movimento crocieristico portofinese scattata da **Giancarlo Linari**, direttore generale della Portofino Servizi Turistici Srl, gestore della port facility. «Dall'inizio della stagione sono arrivate 36 navi - dice Linari -. Dall'entrata in funzione delle "mede", le boe radarabili installate per evidenziare i limiti della zona di ancoraggio, lo scorso 4 luglio, ci sono stati 10 scali. Nessuna cancellazione ma in questo periodo è normale che non ci siano disdette, mentre all'inizio e alla fine della stagione il quadro cambia per via delle condizioni meteomarine più instabili». Se, al momento, è impossibile verificare l'"effetto avvicinamento" «si potrà, invece, tracciare un bilancio preciso in base ai macronumeri della stagione attuale e della prossima. I risultati della riduzione della distanza della zona di fonda saranno valutabili dal 2018 perché la stagione 2017 è già stata proposta e venduta alle compagnie armatoriali». L'ultimo scalo della stagione 2016 è previsto l'11 novembre, con la "Star Legend".

Il "taglio" drastico del tempo impiegato dai tender per il trasbordo dei passeggeri - che comporta non solo maggiori condizioni di sicurezza ma anche, ad esempio, risparmio in termini di consumo di carburante - è di certo, per le compagnie, un incentivo a scegliere (o a ri-scegliere, dopo i tempi bui delle conseguenze del decreto "salvacoste") Portofino. Se, con la zona di fonda tracciata a 0.7 miglia nautiche occorre anche 25 minuti per trasportare i passeggeri a terra ora, a 0.3, ci vogliono, in media, tra i 6 e 9 minuti.

- segue

L'ordinanza che ha stabilito l'avvicinamento delle navi da crociera a Portofino (la 138/2015), rappresenta la svolta per una vicenda che ha penalizzato pesantemente uno dei comparti-cardine dell'economia locale. **A Santa Margherita, dove la posizione del punto di fonda non ha mai creato problemi, l'amministratore unico della Progetto Santa Margherita, Lorenzo Sorvino, dice che il traffico crocieristico 2016 si mantiene su livelli lusinghieri:** «Dai primi di maggio sono arrivate 10 navi da 500-700 passeggeri e fino a novembre sono previsti altri 5 scali». Nell'intera stagione le navi da crociera porteranno a "Santa" circa 7.500 passeggeri. «Secondo gli studi realizzati di recente i crocieristi delle navi di grandi dimensioni spendono intorno agli 80 euro ciascuno per lo shopping, tra souvenir, abbigliamento e consumazioni nei bar - aggiunge Sorvino -. Quindi alla fine della stagione si avrà una ricaduta sul territorio di 600.000 euro. Nelle casse comunali entreranno all'incirca 70.000 euro grazie alla tassa di sbarco, fissata a 3 euro e cinquanta a passeggero».

S. Agata, il porto non c'è ma produce già debiti

Il comune dovrà pagare 6 mila euro con gli interessi ai quattro professionisti esterni presi per la gara d'appalto IN BREVE

Nostante il ricorso presentato, l'ingiunzione al pagamento emessa dal tribunale di Patti, ed il successivo decreto ingiuntivo del giudice, Concetta Alacqua, e notificato il 2 marzo 2015.

Nino Dragotto OOO Ad inizio mese, il comune di Sant' Agata di Militello nella persona del sindaco pro tempore dovrà ottemperare al pagamento delle somme dovute (compensi e rimborsi), oltre 60 mila euro più gli interessi, maturati dai quattro professionisti incaricati da componenti esterni nella gara d' appalto, svoltasi a novembre 2010, e riguardanti lavori di completamento del porto di località Piana, per opere previste con un impegno spesa di 47milioni di euro. Nella lettera inviata al comune il 29 luglio scorso, gli avvocati Sara Sidoti e Luciana Paino (foro Messina e Barcellona PG) rappresentanti legali dei quattro componenti esterni della commissione gare, scrivono che i loro assistiti «hanno diligentemente espletato il loro incarico, consentendo all' amministrazione comunale di arrivare all' aggiudicazione provvisoria dell' appalto per la realizzazione delle opere portuali». Nella lettere gli avvocati puntualizzano che nonostante i ripetuti solleciti il comune non ha provveduto a pagare i

compensi dovuti ai quattro professionisti, e riguardanti lavori di completamento del porto di località Piana, per opere previste con un impegno spesa di 47milioni .Nostante il ricorso presentato, l' ingiunzione al pagamento emessa dal tribunale di Patti, ed il successivo decreto ingiuntivo del giudice, ConcettaAlacqua, e notificato il2 marzo 2015.

Ma gli intoppi per l' inizio dei lavori di completamento del porto piovono a grappoli. Sulla costituzione dell' ufficio di direzione lavori del porto la Regione Siciliana tira dritto e chiede sostanzialmente la revoca del bando pubblico promosso dal comune di Sant' Agata per l' affidamento all' esterno degli incarichi. In Genio Civile di Messina, con nota del 5 febbraio 2015, mai formalmente revocata o modificata, aveva comunicato al comune un elenco di nominativi di professionisti Individuati per l' ufficio di direzione lavori del completamento del porto. Nonostante questa comunicazione, il comune ha ritenuto, comunque, di bandire la procedura per l' affidamento all' esterno degli incarichi, per una spesa di oltre un milione di euro, a cui hanno partecipato ben undici raggruppamenti di professionisti. I tempi sulla strada del completamento dell' opera, inserita nell' accordo quadro del Mini stero Trasporti Infrastrutture nel 2002, finanziata nel 2008 ed appaltata nel 2010, sembrano allungarsi ancora. La mancata realizzazione del Porto dei Nebrodi presenta diversi svantaggi perla città, come si è constatato domenica sera quando davanti l' area portuale è arrivato un grande Yacht di 55 metri, "Atlante" con bandiera britannica che prudentemente è rimasto all' esterno della diga foranea, in quanto in entrata il fondale misura 8/10 metri e ed all' interno ci sono alcuni pontili ed il campo boe. È ripartito. (*NDR*) IN BREVE.



Dragaggi bloccati, Amburgo in calo

Londra - L'Authority: «Per ogni portacontainer che arriva capacità ridotta di 1.800 teu».

Londra - Il porto di Amburgo continua a scontare la mancata realizzazione del dragaggio dei fondali del fiume Elba. Secondo l'Autorità portuale dello scalo tedesco, ogni grande portacontainer che arriva può caricare in media 1.800 teu in meno rispetto alla propria capacità. Il paradosso è che nell'ultimo anno le compagnie marittime hanno comunque deciso di inviare ad Amburgo navi di dimensioni sempre maggiori. Il numero delle Ulcv (ultra large container vessel), ossia delle navi che hanno fra 14.000 e 19.000 teu di capacità, che hanno toccato lo scalo tedesco nel secondo trimestre del 2016 è aumentato dell'83 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015. Funzionari dell'Autorità portuale hanno spiegato al giornale "Loadstar" che se venissero realizzati i progetti per approfondire i fondali dei canali navigabili sull'Elba, compreso un tratto largo 385 metri, le navi Ulcv potrebbero caricare 1.800 teu in più durante il loro scalo ad Amburgo.

Gli effetti di questo limite si fanno sentire anche sul traffico complessivo. Nel primo semestre del 2016 sono stati movimentati 4,5 milioni di teu, ossia l'1,2 per cento in meno rispetto al 2015, che già era stato un periodo disastroso per lo scalo. Lo scorso anno Amburgo aveva perso il 9,3 per cento del proprio traffico containerizzato, perdendo al seconda posizione continentale a favore di Anversa. Il porto del Belgio ha consolidato quest'anno la seconda posizione, con 5 milioni di teu movimentati nel primo semestre (+4,4 per cento). Anversa è l'unico dei tre maggiori scali europei a crescere nei primi sei mesi di quest'anno. Rotterdam si è fermato a 6 milioni di teu, con un calo del 2,3 per cento. Per quanto riguarda Amburgo, l'approfondimento dell'Elba rimane un nodo delicato, che negli ultimi anni ha subito diversi stop-and-go in sede sia politica sia giudiziaria.

- segue

Alla presentazione dei dati del primo semestre 2016, il consigliere d'amministrazione della Port Authority, Ingo Egloff, ha fatto appello perché il progetto riprenda il proprio iter, affermando che l'escavo dei fondali rimane essenziale per lo sviluppo del porto. Il limite alla capacità di carico delle navi va ad aggiungersi ad altri problemi che hanno determinato la scarsità di traffico degli ultimi anni. Fra questi c'è il calo degli scambi con Cina e Russia, dovuto nel primo caso a un raffreddamento dell'economia cinese e nel secondo alle sanzioni economiche contro l'occupazione della Crimea. Tuttavia gli effetti di questo calo si sono sentiti soprattutto nel 2015, mentre nel primo semestre del 2016 la perdita di container si è quasi arrestata. Per contro si è avuta una crescita del traffico di container con l'India, salito quest'anno del 9,9 per cento.

A pesare nel 2016 è stato il minor scambio con i porti di Svezia e Polonia. Ciò è dovuto a un cambiamento di strategia da parte delle compagnie, che preferiscono servire questi due paesi con servizi diretti, al contrario del passato quando si ricorreva a servizi feeder proprio da Amburgo. Il transhipment verso la Scandinavia è calato del 5,6 per cento, quello verso la Polonia e i paesi baltici del 5,7 per cento.

I DATI DEL PRIMO SEMESTRE 2016

Dragaggi bloccati, Amburgo in calo

«Per ogni portacontainer che arriva capacità ridotta di 1.800 teu»

Il porto di Amburgo continua a scontare la mancata realizzazione del dragaggio dei fondali del fiume Elba. Secondo [redacted] dello scalo tedesco, ogni grande portacontainer che arriva può caricare in media 1.800 teu in meno rispetto alla propria capacità. Il paradosso è che nell'ultimo anno le compagnie marittime hanno comunque deciso di inviare ad Amburgo navi di dimensioni sempre maggiori. Il numero delle Ulev (ultra large container vessel), ossia delle navi che hanno fra 14.000 e 19.000 teu di capacità, che hanno toccato lo scalo tedesco nel secondo trimestre del 2016 è aumentato dell'83 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015. Funzionari [redacted] hanno spiegato al giornale "Londstar" che se venissero realizzati i progetti per approfondire i fondali dei canali navigabili sull'Elba, compreso un tratto largo 385 metri, le navi Ulev potrebbero caricare 1.800 teu in più durante il loro scalo ad Amburgo.

Gli effetti di questo limite si fanno sentire anche sul traffico complessivo. Nel primo semestre del 2016 sono stati movimentati 4,5 milioni di teu, ossia l'1,2 per cento in meno rispetto al 2015, che già era stato un periodo disastroso per lo scalo. Lo scorso anno Amburgo aveva perso il 9,3 per cento del proprio traffico containerizzato, perdendo al seconda posizione continentale a favore di Anversa. Il porto del Belgio ha consolidato quest'anno la seconda posizione, con 5 milioni di teu movimentati nel primo semestre (+4,4 per cento). Anversa è l'unico dei tre maggiori scali europei a crescere nei primi sei mesi

di quest'anno. Rotterdam si è fermato a 6 milioni di teu, con un calo del 2,3 per cento.

Per quanto riguarda Amburgo, l'approfondimento dell'Elba rimane un nodo delicato, che negli ultimi anni ha subito diversi stop-and-go in sede sia politica sia giudiziaria. Alla presentazione dei dati del primo semestre 2016, il consigliere d'amministrazione della Port Authority, Ingo Eglolf, ha fatto appello perché il progetto riprenda il proprio iter, affermando che l'escavo dei fondali rimane essenziale per lo sviluppo del porto. Il limite alla capacità di carico delle navi va ad aggiungersi ad altri problemi che hanno determinato la scarsità di traffico degli ultimi anni. Fra questi c'è il calo degli scambi con Cina e Russia, dovuto nel primo caso a un raffreddamento dell'economia cinese e nel secondo alle sanzioni economiche contro l'occupazione della Crimea. Tuttavia gli effetti di questo calo si sono sentiti soprattutto nel 2015, mentre nel primo semestre del 2016 la perdita di container si è quasi arrestata. Per contro si è avuta una crescita del traffico di container con l'India, salito quest'anno del 9,9 per cento. A pesare nel 2016 è stato il minor scambio con i porti di Svezia e Polonia. Ciò è dovuto a un cambiamento di strategia da parte delle compagnie, che preferiscono servire questi due paesi con servizi diretti, al contrario del passato quando si ricorreva a servizi feeder proprio da Amburgo. Il transhipment verso la Scandinavia è calato del 5,6 per cento, quello verso la Polonia e i paesi baltici del 5,7 per cento.

Alberto Ghisla

LA DENUNCIA DELLA PORT

Lavori in ritardo, Amburgo perde traffici

Il mancato dragaggio del fiume Elba rallenta l'attività del porto tedesco

ALBERTO CHIARA

GENOVA. Il porto di Amburgo mette in dubbio il mito dell'efficienza tedesca, continuando a scontare la mancata realizzazione del dragaggio dei fondali del fiume Elba. Secondo

lo scalo tedesco, ogni grande portacontainer che arriva può caricare in media 1.800 teu in meno rispetto alla propria capacità.

Il paradosso è che nell'ultimo anno le compagnie marittime hanno comunque deciso di inviare ad Amburgo navi di dimensioni sempre maggiori. Il numero del-



Il porto di Amburgo

le Ulcv (*ultra large container vessel*), ossia delle navi che hanno fra 14.000 e 19.000 teu di capacità, che hanno toccato lo scalo tedesco nel secondo trimestre del 2016

è aumentato dell'83% rispetto allo stesso periodo del 2015. Funzionari

hanno spiegato alla stampa che se venissero realizzati i progetti per approfondire i fondali dei canali navigabili sull'Elba, compreso un tratto largo 385 metri, le navi Ulcv potrebbero caricare 1.800 teu in più durante il loro scalo ad Amburgo.

Gli effetti di questo limite si fanno sentire anche sul traffico complessivo. Nel primo semestre del 2016 sono stati movimentati 4,5 milioni di teu, ossia l'1,2% in meno rispetto al 2015, che

già era stato un periodo disastroso per lo scalo. Lo scorso anno Amburgo aveva polverizzato il 9,3% del proprio traffico containerizzato, perdendo al seconda posizione continentale a favore di Anversa. Il porto del Belgio ha consolidato quest'anno la seconda posizione, con 5 milioni di teu movimentati nel primo semestre (+4,4%). Anversa è l'unico dei tre maggiori scali europei a crescere nei primi sei mesi di quest'anno. Rotterdam si è fermato a 6 milioni di teu, con un calo del 2,3%.

shipping@ilsecoloxix.it
E SU: WWW.ILSECOLOXIX.IT

Jaime González López, presidente de la Autoridad Portuaria:

«El puerto de Santander tiene que tener sentido empresarial como generador de servicio industrial, empleo y riqueza»

Ha transcurrido un curso desde la incorporación de Jaime González como presidente de la Autoridad Portuaria de Santander (APS), y hace una valoración desde las ideas que tenía a su llegada y la tozuda realidad de la «lentitud administrativa» que permite plantear proyectos asequibles en varios frentes. En el ámbito de la mercancía, «vivimos un momento agri dulce». Las terminales de graneles, tanto la de carbón de Noatum como la de agroalimentarios del Grupo Gol, son de las más avanzadas del mundo pero «están teniendo un año débil» por la atonía de los mercados.

Sin embargo, en el ámbito *ro-ro*, tanto los coches como la mercancía general, sigue creciendo en marcas y en navieras de líneas regular para la distribución en *short y deep sea shipping*: atraída por el alto grado de especialización y la productividad de la estiba. Para continuar desarrollando con garantías este tráfico, Jaime González detalla tres actuaciones concretas «que se han de poner en marcha de forma muy rápida». Por un lado, la ejecución de Raos9, un nuevo muelle para el atraque de buques *ro-ro de deep sea*; por otro lado, el nuevo modelo de gestión y el almacenamiento de coches dentro del puerto, valorando la construcción de una infraestructura vertical «por parte de algún ente privado»; y por último, la accesibilidad terrestre, sobre todo ferroviaria.

Una parte del problema se ha visto solventada con la entrada del operador privado Pecovasa, con tracción

de Comsa, pero el ferrocarril en Cantabria «tiene problemas derivados de su antigüedad y falta de inversiones». Por tanto, «debemos actuar ante cualquier ámbito que permita más frecuencias y mayor longitud de trenes» para lograr que el puerto sea lugar de entrada y salida con la más alta competitividad.

Diversificación y especialización

El puerto de Santander ha pasado por diversas fases en su historia en la que sus productos «estrella» han ido evolucionando, desde el hierro, la lana, la pesca, el tráfico con las

Colonias hasta los graneles. En este momento, el tráfico de coches es su principal activo pero, a su vez, intenta diversificarse en otras ramas y buena muestra de ello es la instalación de la firma Santander Coated Solutions que se encuentra en la fase final de construcción y ejecución. Con ella, Santander inicia un negocio siderometalúrgico de bobinas de chapa en importación, transformación y exportación, con un tráfico asegurado en torno a 150.000 toneladas/año, el 8 9% del total del puerto.

No obstante, los tráficos cautivos, como Solvay y Global Steel Wiring, de chapa y alambres, los graneles y otros que proporcionan diversificación, González es consciente que «la especialización atrae actividad complementaria» en el mismo campo y «Santander se ha especializado muchísimo en torno al coche»: infraestructuras, accesibilidad, presencia de operadores, formación de trabaja-

dores, organización, «lo que lleva por inercia, al crecimiento razonable por multiplicación de capacidades, tanto de atraque y de almacenamiento». Así, a la vuelta de verano está prevista la celebración de un hito: el coche 6 millones movido a través del puerto de Santander.

Como proyectos de diversificación, el presidente de la APS señala dos que se encuentran en distinta fase del proceso. El más maduro es crear una puerta de salida hacia Inglaterra de productos frescos, principalmente cítricos, pero también otros productos de la gran distribución y de la huerta murciana. Se trata de mantener y acrecentar su privilegiada posición hacia Reino Unido tanto en el ámbito *ro-ro* industrial como de pasaje *ros*.

La ventana de oportunidad que ofrece la bajada de demanda de pasaje en los barcos, hacia otoño y en coincidencia con el incremento de la campaña de cítricos, crear una solución de exportación «muy rápida, fiable y competitiva», alejada del negocio tradicional.

Por otro lado, el centro de consolidación de piezas de coches para las fábricas británicas (Nissan, Toyota, Honda, Jaguar, Land Rover y Vauxhall) desde los proveedores del norte de nuestro país. Se trataría de captar «una parte» de este tráfico, de forma sostenida a lo largo del año, una actividad muy diferenciada, con un componente tecnológico alto. «Siempre con la implicación de la iniciativa privada, coordinadora de una actividad logística puerta a puerta», un operador que

genere confianza en el concepto y que, según el funcionamiento de las cadenas logísticas, «sus flujos pasen por nuestro puerto, fidelizando el tráfico». Se trata de «fidelización por especialización», diferenciándose de otros puertos. En este sentido, apuesta por la profundización en las relaciones en base a las líneas existentes, aunque no se descarta la incorporación de algún nuevo operador: una nueva línea que llegue al puerto con un plan de negocio para «quedarse en el puerto».

En los planes a corto y medio plazo, no entra la puesta en marcha de una terminal de contenedores «replicando actividades que ya funcionan en puertos cercanos», sino que «especializándose en los tráficos distintivos» en base a un modelo con *ro-ro* para tráfico intracomunitario.

Estas propuestas se pueden ver alteradas por la salida del Reino Unido de la Unión Europea: el Brexit. Según González, en la actualidad hay mucha indefinición a este respecto, pero «con prudencia e inteligencia, podemos hacer de la amenaza una oportunidad». Inglaterra acapara un 20% del tráfico del puerto de Santander, y «podemos llegar al 25 o 30%», adaptándose el nuevo contexto, «mediante la anticipación y la creatividad».

Crecimiento interior

La situación económica actual no incita a grandes inversiones y aún menos una salida al exterior. Por tanto, el plan de la APS es «el crecimiento hacia el interior» de la bahía, «una zona

- segue

de aguas tranquilas, con presiones de puerto «exterior» y con carácter «multi-propósito». Se trataría de una ampliación «con instalación industrial que conviviera con la actividad portuaria, mediante conexión de doble vía ferroviaria dedicada».

En este punto se incide sobre la conectividad ferroviaria. La necesidad de hacer convivir una actividad industrial y comercial con la actividad portuaria genera demandas de conexión terrestre «que no necesitan de grandes inversiones». Así la prolongación de apartaderos, mejoras en la terminal de Muriedas y otras pequeñas inversiones, que «con poco dinero (10 a 16 millones de euros) pueden generar grandes productivi-

dades».

Jaime González explica que «en una misma zona de influencia», cada puerto debe competir «pero no replicando infraestructura para un mismo propósito» con inversión pública, y reclama «especialización para ofrecer un buen servicio a los clientes del hinterland».

Relación puerto-ciudad: iniciativas y proyectos de mejora

Santander es una ciudad-puerto en la que la actividad portuaria se ha desarrollado en el frente marítimo. La evolución en los últimos 25 años ha multiplicado la actividad, desplazándose hacia el interior de la bahía.

En este momento, salvo la terminal de pasajeros de Britany Ferries, el frente marítimo ha ido quedando libre y, a pesar de que «los santanderinos queremos seguir viendo a los viajeros entrando y saliendo por barco», ya no tiene sentido «mantener el aislamiento del frente marítimo con la ciudadanía, porque «la actividad portuaria ha sido reubicada». Existen cinco propuestas que, «en total consenso y coordinación con el Ayuntamiento y Gobierno Regional», que pondrán en valor los 200 000 metros cuadrados desafectados a partir de 2017. Una parte, el Centro Botín y la zona del Dique de Gamazo, unos 50 000 metros cuadrados, ya están «al servicio ciudadano». La compensación

que el puerto recibirá a cambio se empleará en la creación de nuevas infraestructuras o mejora de las existentes.

Jaime González, en su doble vertiente de ciudadano y de presidente del puerto, es optimista en cuanto a la evolución de la ciudad vinculada a su puerto, ya que las actuaciones estarán ligadas a las zonas en las que se ha actuado menos: Barrio Pesquero, Marqués de la Hermita y Varadero. Precisamente en esta última zona la Autoridad Portuaria ha acometido los trabajos de demolición de varias naves situadas en el antiguo área de servicio de la Dársena de Malleño. Son 3 300 metros cuadrados, que se suman a otros espacios ya liberados en el área. «un paso más para la recuperación de la zona».

«El Brexit puede ser una oportunidad»

«Me gustaría ver evolución en mi ciudad y mi puerto»



Jaime González López, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander



Naves que serán demolidas para mejora de la relación puerto-ciudad