

I TRAFFICI CONTAINER AUMENTANO DEL 27%

«Un gennaio ok per il porto ma il futuro è un'incognita»

Forcieri: riconquistata competitività in un quadro economico incerto

IL PORTO riparte e alla grande? Lorenzo Forcieri è soddisfatto dei dati del primo mese del 2010 che segnano un più 27 per cento per il traffico container. Ma invita alla prudenza. A non considerare come già acquisito un trend di ripresa così accelerato.

Il presidente dell'Autorità portuale nominato nel giugno scorso compulsa le cifre della buona performance di gennaio dello scalo: 93.905 teus (è la unità di misura dei contenitori, cioè un container da venti piedi) con un incremento rispetto allo stesso mese dello scorso anno, appunto, di 27 punti percentuali. «Certo il dato è positivo e non possiamo che essere soddisfatti - commenta - anche perché sebbene le cifre dei traffici degli altri scali non siano ancora ufficiali, credo che La Spezia abbia ottenuto un risultato superiore a tutti, anche a Genova. Tuttavia, calma e gesso: siamo solo al primo mese dell'anno, è presto per tirare delle conclusioni e lasciarsi prendere dall'entusiasmo. Ci sono molte variabili e un panorama molto incerto all'orizzonte dell'economia mondiale».

Di sicuro il dato in sé di gennaio segnala una inversione di tendenza nei confronti del 2009, anno che ha chiuso i battenti con un -16 per cento della movimentazione. «Beh il 2009 è stato proprio il nostro *annus horribilis* - annuisce Forcieri - e il risultato di gennaio del 2010 testimonia che siamo nelle condizioni di reggere la sfida della concorrenza».

Ed è proprio sulla competitività che secondo il numero uno dell'Authority il porto sta attrezzandosi al meglio. «Ripeto che il più 27% è un dato da maneggiare con cura - spiega - ma se ne vogliamo cercarne delle ragioni le possiamo individuare certamente nella capacità degli operatori ma anche negli interventi che hanno permesso di incrementare il livello di competitività delle nostre banchine con una riduzione dei costi: mi riferisco ad esempio al calo delle tariffe del servizio rimorchiatori. Poi, ha soffiato vento nelle vele dei traffici l'andamento generale dell'import-export».

Leggendo in dettaglio il rendiconto di gennaio il La Spezia Container Terminal ha movimentato 74.260 teus, con un incremento del

19,2 per cento, mentre il Terminal del Golfo con 12.479 teus registra un balzo del 35,8 per cento. Complessivamente i contenitori pieni movimentati in porto sono stati 72.524 con un aumento del 32 per cento rispetto al mese di gennaio 2009. «Ecco - chiosa il presidente dell'Authority - proprio l'incremento dei container "pieni" è la performance più significativa e ci induce a guardare con prudente ottimismo ai prossimi mesi: ma ripeto, abbiamo ancora undici mesi davanti con grandi incognite e già febbraio, condizionato anche da fattori interni al mercato cinese - in base alle prime stime - , non pare che possa mantenere questo passo di ripresa».

Lo scenario internazionale è increspato da diverse nubi. «Sì, basta pensare alla situazione economica disastrosa della Grecia o all'andamento del prezzo del petrolio per rendersi conto che le variabili sono diverse e decisive per determinare l'andamento dei traffici».

Messo comunque nel carniere il +27 per cento di gennaio è uno stimolo, conclude Forcieri, ad andare avanti con i dragaggi, le opere infrastrutturali, il Waterfront e i progetti per le crociere.

F. P.

IL SECOLO XIX

PORTOVENERE

Il Comune respinge i rilievi degli ambientalisti

IL COMUNE di Portovenere "cassa" le osservazioni degli ambientalisti sul piano di riqualificazione dell'area Valdetaro alle Grazie. Gli ambientalisti - dai Vas all'associazione Posidonia- chiedevano l'annullamento della delibera consiliare di adozione della variante urbanistica, l'avvio della procedura del Progetto urbanistico operativo.

Ma il Comune ha respinto al mittente le osservazioni.

Secondo la giunta portovenere, anche le previsioni del Piano regolatore portuale rispondono all'obiettivo di un riassetto organico della linea di costa nell'area centrale della baia graziotta, compresi tutti gli ambiti del lungomare (dalla zona degli orti alla società sportiva "Forza & Coraggio" fino al campo sportivo). Il vigente Piano di Bacino Provinciale - sottolinea ancora il documento - classifica come esondabile una vasta superficie adiacente i corsi d'acqua denominati Fosso Baccioni e Canale di Ria.

Il che rende inedificabile una grossa porzione del cantiere Valdetaro, degli orti, dell'area di proprietà comunale intorno al fabbricato di proprietà della "Forza & Coraggio" nonché una parte dell'area "ex Pittaluga" nei pressi del campo sportivo. Per consentirne lo svincolo idraulico e programmare le iniziative di recupero sono in corso i lavori di ampliamento della sezione del canale di Ria fino alla foce. In questo ambito si colloca così la richiesta del cantiere di eseguire alcuni interventi volti a migliorare la funzionalità dell'impianto nautico e dare avvio al processo di recupero e restituzione alla collettività delle aree lungo Via Libertà, in conformità agli indirizzi del Piano urbanistico comunale.

I.C.

IL PIANO

**PORT AUTHORITY E MITILICOLTORI
STUDIANO LA RICOLLOCAZIONE DEI VIVAI**

••• **Autorità Portuale** e mitilicoltori hanno avviato un confronto per individuare soluzioni condivise per lo spostamento dei vivai all'interno della diga foranea.

«Obiettivo dell'**Autorità portuale** - si legge in una nota - è quello di provvedere ad una nuova ricollocazione dei vivai anche allo scopo di rendere maggiormente fruibile lo specchio acqueo intorno alla diga foranea, intendimento condiviso con l'Amministrazione comunale e le diverse Associazioni interessate».

Maurizio Pozella e Federica Monta-

resi, per conto dell'A.P. hanno avviato un piano per la ricollocazione dei vivai che prevede una serie di verifiche per salvaguardare la qualità del prodotto ed assicurare la continuità e lo sviluppo della mitilicoltura spezzina.

«E' in corso di affidamento - prosegue la nota - lo studio delle correnti e delle caratteristiche idrodinamiche, di salinità e di temperature relative all'area interna alla diga foranea del Porto della Spezia che sarà interessata dalla presenza degli allevamenti dei mitili, secondo l'ipotesi di ricollocazione».

TRAFFICI DOPO UN 2009 NERO, CRESCITA COMPLESSIVA DEL 32 PER CENTO

Container, venti di ripresa in porto

E' BUONA la performance dei traffici nel porto della Spezia da inizio d'anno: a gennaio infatti sono stati movimentati 93.905 teus, con un incremento rispetto allo scorso anno di 27 punti percentuali. Lo fa sapere **L'Autorità portuale della Spezia**. Dopo le flessioni registrate nel 2009, anno che ha chiuso i battenti con un -16%, il porto della Spezia ha fatto registrare un forte segnale di ripresa. In particolare La Spezia Container Terminal ha movimentato 74.260 teus, con un incremento del 19,2%, mentre il Terminal del Golfo con 12.479 teus registra un incremento del 35,8%. Complessivamente i contenitori pieni movimentati in porto sono stati 72.524 con un aumento del 32% rispetto al mese di gennaio 2009.

L'analisi

Porto, gare vinte a prezzi stracciati Merlo risparmia e reinveste tutto

MASSIMO MINELLA

NON tutto il male vien per nuocere. Perché questa crisi sulle banchine sarà anche devastante, per traffici e lavoro, ma sta lasciando sul terreno anche qualcosa di positivo. Chiedete all'**autorità portuale** di Genova, per avere conferma. Lo scorso anno il presidente Luigi Merlo ha annunciato un piano di investimenti da 440 milioni per il prossimo triennio: lavori, gran parte in autofinanziamento, necessari per rimettere in sesto il porto e prepararlo nei migliori dei modi, quando la crisi sarà terminata: tombamenti, rifacimento della pavimentazione, nuovi fasci di binari, costruzione di magazzini e via di questo passo. Ebbene, nella prima fetta di lavori già assegnati (cinquanta milioni di euro finanziati da Banca Carige) gli appalti sono stati aggiudicati con ribassi medi fra il 40 e il 45 per cento. Pur di lavorare, le imprese concorrenti fanno sconti robusti, anzi vere e proprie sforbiciate alle basi d'asta (e questa sì è un'altra faccia della crisi). Risultato, **authority** per il suo piano di sviluppo spenderà molto meno di quanto ipotizzato all'inizio, quasi la metà. Quello che verrà risparmiato, quindi, sarà reinvestito immediatamente per altre opere portuali, in una spirale virtuosa che, per lo meno, avrà permesso al porto di rimettersi a nuovo. In attesa che i container, una volta entrati nel Mediterraneo dallo Stretto di Suez, riprendano la rotta per Genova e non si fermino da altre parti. Ma questa è tutta un'altra storia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VARATA NEGLI EMIRATI L'ULTIMA NATA DELLA COSTA CROCIERE

Il matrimonio tra il mare e il deserto

La «Deliziosa»
tra lusso e servizi:
dal cinema 4D
al golf «virtuale»

MICHELA TAMBURRINO
INVIATA A DUBAI

Mare limpido e sole estivo. Benvenuti alla Dubai del dopo bufera, dicono qui. Benvenuti nello strano universo del tanto ricco e del troppo povero, in cerca di una strada confortevole che aiuti a cambiare punto di vista. Dopo l'iniezione salvavita ad opera dei cugini di Abu Dhabi, forti dei loro 800 miliardi di dollari cash che derivano dall'essere i quinti produttori di petrolio al mondo, gli Emirati cercano la via di salvezza

nella soluzione autoctona. L'immobiliare realizzato su commissione non tira più: l'80 per cento dei cantieri è bloccato. L'unica è insistere sul turismo. Nella diversificazione dell'offerta sta il successo: élite con le proposte d'alta gamma e mercato popolare con tutta un'altra storia da soddisfare.

E proprio a cavallo dei due segmenti, con l'idea di portarseli a casa entrambi, si sistema Costa Crociere, che non a caso ha voluto battezzare a Dubai la sua nuova nata, il cui nome è tutto una promessa, «Deliziosa».

Pier Luigi Foschi, presidente e amministratore delegato, mostra con orgoglio il made in Italy che funziona. «Centoquarantamila passeggeri all'anno, una meta internazionale che raccoglie europei, asiatici, su-

damericani. Quattordici milioni l'impatto economico diretto e non calcoliamo l'indotto di chi viene, apprezza e torna in hotel».

Qui si cerca turismo e la Costa Deliziosa, che partirà fino ad aprile da Dubai per tornare a Dubai, a tutti è parsa la trovata giusta. Così, mentre il «real estate» affanna e persino il famoso grattacielo Burj Al Kalika è chiuso per problemi tecnici, è stato inaugurato in pompa magna un nuovo terminal e la nave ha goduto della visita del re designato, il principe figlio di Mohammed bin Rashid al Maktoum.

È lui che ha presenziato ai festeggiamenti e al varo con madrina Talia Dionisi, la moglie dell'ambasciatore Paolo Dionisi che fortemente crede in questa

partnership tra i due Paesi. E la nave ha tutto per attrarre anche la popolazione di qui, atavicamente poco attratta dal mare e più affine al suo deserto. Ma, se è vero che Dubai nasce su un campo da golf, ecco che Costa Deliziosa offre ai suoi ospiti un simulatore di golf avveniristico, il più avanzato al mondo rispetto alla tecnologia, una zona fitness attrezzatissima, spa per il relax, una cucina da gourmet, un cinema 4D Etoiles. E per quanti chiedono più del Golfo Persico, ecco il giro del mondo che partirà il 28 dicembre 2011 con un terzo della disponibilità già prenotata. Cento giorni in mare sempre a Ovest, dai Caraibi alla California, dal Pacifico a Singapore, dal Mar Rosso all'Italia. Costo, diecimila euro di base. Tanti? «Neanche cento euro al giorno», sorride alla Costa.

TRIESTE

Rilancio del Porto, l'Autorità tende una mano all'Unicredit

TRIESTE - La lettera porta la data del 26 febbraio e la firma autografa di Claudio Boniciolli, presidente dell'Autorità portuale di Trieste. Il tema della missiva è di stretta attualità: il piano di rilancio per il porto giuliano lanciato da Unicredit (un miliardo circa di investimenti previsti). Ed è proprio a uno dei più autorevoli esponenti del gruppo bancario che Boniciolli si rivolge: Fabrizio Palenzona, vice presidente

dell'istituto guidato da Alessandro Profumo. «Le scrivo per dissipare equivoci e interpretazioni diffusi anche dalla stampa più o meno maliziosamente», esordisce Boniciolli. E dopo questa premessa, ecco quella che appare a tutti gli effetti un'apertura di credito a Palenzona: «Io ho affermato che la proposta di Unicredit è interessante per il porto di Trieste. Ho aggiunto che la base tecnica di tale proposta è carente». Ma, si preoccupa di aggiungere subi-

to dopo il numero uno dello scalo giuliano, «io ho letto il documento Unicredit e le dico che alle carenze la nostra Autorità è pronta a dare un serio contributo per colmarle e superarle». Del resto - aggiunge Boniciolli molte di queste carenze sono state rilevate anche dal ministro Castelli e da altri interventi nel dibattito organizzato e patrocinato da Unicredit (e dal vicepresidente Palenzona, in particolare) nei giorni scorsi a Trieste.



TRIESTE Una nave nel porto

Verona, l'interporto in cima all'Europa,

Per uno studio tedesco è il primo nodo intermodale del Vecchio Continente: una struttura da 2,5 milioni di metri quadrati che ora punta a crescere per intercettare i nuovi traffici derivanti dal raddoppio del canale di Suez operativo a fine anno. Sinergie con l'Expo milanese

MATTEO MARIAN

Verona

«L'Expo 2015 può rappresentare un'occasione fondamentale per lo sviluppo della logistica nel nostro Paese. Bisogna coglierla». Flavio Zuliani, presidente del Consorzio Zai-Interporto di Verona, scorre con l'indice la recente classifica stilata dalla società tedesca degli interporti Dgg. Tra i nodi intermodali, quello di Verona occupa il primo posto in Europa sulla base di un'analisi qualitativa che ha setacciato le performance di 100 poli logistici di 30 paesi. «L'occasione - torna al punto Zuliani - è quella di mettere in collegamento

Un'immagine dell'area che ospita la struttura logistica veronese gestita dal Consorzio Zai

due porti italiani, uno sul Tirreno e uno sull'Adriatico, con massimo tre interporti per riuscire a intercettare un traffico merci che già passa davanti a casa nostra. Parlo delle merci in arrivo dall'Oriente: possiamo diventare

l'anello di congiunzione con i paesi di quell'area. A fine anno il canale di Suez sarà raddoppiato: catturare il traffico che attualmente ha come area di sbocco il Nord Europa significherebbe garantire al nostro sistema economico un punto percentuale del Pil italiano. Basta volerlo e dire iniziamo».

Il Consorzio Zai, società interamente pubblica (Comune, Provincia e Camera di commercio di Verona tra gli azionisti), dal 1948 si occupa della gestione e dello sviluppo del Quadrante Europa, ovvero dell'Interporto di Verona. Una realtà che oggi occupa una superficie di 2,5 milioni di metri quadrati (4,2 milioni con l'espansione futura già pianificata) e che conta 120 so-

cietà di trasporto insediate nell'area, 10 mila addetti (tra diretti e indiretti) e un terminal intermodale da 12 binari, un interterminal con tre binari e compact terminal con cinque binari.

Tramite la "porta per l'Europa" vengono movimentate 20 milioni di tonnellate di merci su gomma e 6,4 milioni su rotaia. «Certo, la crisi la sentiamo anche noi - riflette Zuliani sull'attuale congiuntura - ma abbiamo risposto cercando di mettere in campo delle idee. Parlo di investimenti credibili, che puntano a far crescere la competitività delle nostre aziende. Il Terminal Gate (recentemente inaugurato e realizzato con Rfi attraverso l'investimento di una cinquantina di milioni, ndr) è, sotto il profilo terminalistico, il più avanzato e tecnologico d'Europa. Non siamo noi a dirlo, ci viene riconosciuto da una primaria società tedesca degli interporti come Dgg».

La flessione del settore automotive (Quadrante Europa ospita, ad esempio, Volkswagen Group Italia) e la stretta generale registrata dall'export (in particolare nei confronti dei mercati di sbocco tradizionali come la Germania), hanno, comunque, lasciato il segno sui volumi. Per quanto riguarda il totale treni arrivati al Quadrante Europa, il confronto 2009-2008 dà conto di un calo intorno al 10%: 6.458 treni (con una media mese di 538 convogli) nel 2008 contro 5.767 (481 la media mese) treni dello scorso anno.

Guardando ai conti, invece, l'ultimo bilancio disponibile (2008) parla sì

di una flessione dei ricavi (da 12,4 a 10,6 milioni) ma utile di esercizio (da 1,3 a 3,1 milioni) e indici di redditività (da 3,7 a 7,6% il Roe e da 0,5 a 2,4% il Roi) sono in crescita.

Anche gli investimenti non si fermano. «Per il biennio 2009-2010 sono programmati 150 milioni di nuovi interventi - spiega il presidente di Zai - Si parla di prestigiosi insediamenti ag-

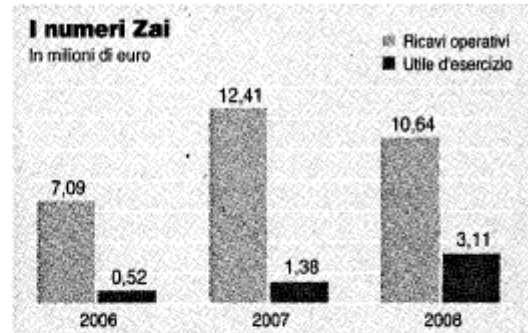
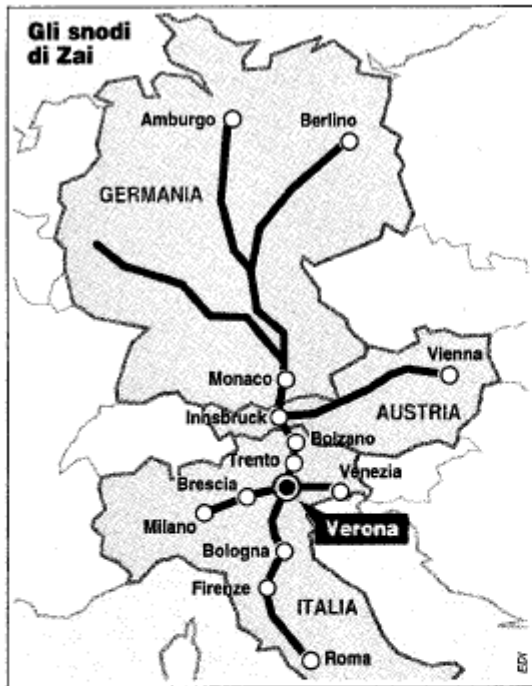
giuntivi e di quattro aree di espansione urbanistica». Tra i primati ricordati l'accordo con Iveco che procederà alla concentrazione, su un'area complessiva di 31 mila metri quadrati del Quadrante Europa, di tutte le sedi di veronesi di Officine Brennero. L'investimento dovrebbe essere di circa 35 milioni.

«Ma è prevista anche una nuova lottizzazione di Csa e di un'altra società di logistica come Kliehne + Nagel che si insedierà su un'area complessiva di oltre 31 mila metri quadrati».

In vista anche un'espansione a Nord dell'area logistica che interverrà a integrare gli attuali 300 mila metri quadrati coperti con altri 250 mila metri quadrati di piattaforma logistica e produttiva. «Con l'ampliamento della piattaforma - sottolinea Zuliani - prevediamo di creare 15-20 mila posti di lavoro nell'arco dei prossimi dieci anni». L'ampliamento, infatti, si completa con altri tre piani di sviluppo a Sud (150 mila metri quadrati coperti), nell'area Bassona (80-100 mila metri quadrati) e area del-

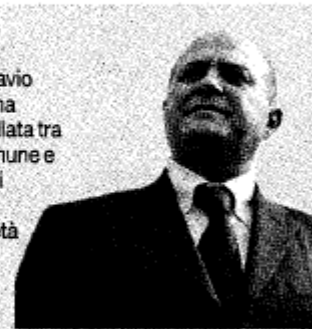
Innovazione (400 mila metri quadrati coperti). «Da Milano si raggiungerà Verona con 45 minuti di treno - conclude il presidente dell'interporto veronese analizzando gli scenari futuri legati all'alta capacità - E Milano, anche attraverso gli investimenti per l'Expo, dovrebbe guardare al Quadrante Europa come a una piattaforma logistica, produttiva e tecnologica di facile accesso. Questa è un'opportunità per Milano e per il Paese. Bisogna pensare a un collegamento con il mare più veloce perché le merci da e per l'Europa passano da Verona. I grandi investimenti dovrebbero guardare allo sviluppo economico del Paese anche dopo l'Expo del 2015. Investire bene sul Quadrante Europa significa pensare allo sviluppo della nostra economia».

Si stanno moltiplicando i nuovi insediamenti industriali nell'area



I NUMERI

Il Consorzio Zai (a lato Flavio Zuliani, il presidente) è una società pubblica, controllata tra gli altri da Provincia, Comune e Camera di Commercio di Verona. Nell'interporto sono insediate 120 società di logistica e lavorano 10 mila addetti



PORTO VERDE: DAL 2012 SARÀ OPERATIVO IL COLD IRONING

Genova, 15 milioni per spegnere i motori

Si parte con le riparazioni, ma l'obiettivo è coprire con la rete tutto lo scalo

Il "cold ironing" o fornitura elettrica delle navi da terra sarà realtà entro due anni sulle banchine genovesi. Lo hanno promesso ieri il presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo, e il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando. Il progetto, che dovrebbe ridurre le emissioni inquinanti delle navi in sosta, riguarderà in un primo momento, dal 2012, i bacini di carenaggio e l'area delle riparazioni navali. Il costo sarà di 14,8 milioni di euro ed è finanziato da ministero per l'Ambiente (8,5 milioni), Regione Liguria (5 milioni) e Autorità portuale (1,3 milioni). Appena raggiunta l'intesa Stato-Regione per l'approvazione urbanistico-territoriale delle sottostazioni elettriche che dovranno essere impiantate, si partirà con la gara. Quando sarà a regime, l'alimentazione da terra permetterà, secondo i calcoli dell'Autorità portuale, di ridurre di oltre il 30% le emissioni di CO₂ e di più del 95% di quelle di ossidi di azoto e percolato, abbattendo anche l'inquinamento acustico.

Il sistema detto "cold ironing" permette di alimentare da terra le navi, che potranno così spegnere i motori durante le soste in porto. Il termine inglese si riferisce proprio alla possibilità di raffreddare i motori. Si tratta di una tecnica già utilizzata dalle navi militari, ma che finora comportava qualche problema per quelle mercantili. Il passaggio dell'alimentazione dal gruppo elettrogeno a bordo alla rete a terra richiede infatti



Un operaio al lavoro ai bacini di Genova (foto Pambianchi)

un certo tempo, finora incompatibile con le esigenze di rapidità delle attività commerciali, mentre le navi della Marina passano anche lunghi periodi ormeggiate. Non è un caso se l'esperimento genovese, che si propone come apripista a livello nazionale, comincerà dal settore delle riparazioni navali. Qui infatti le navi sostano per molti giorni, anche per settimane, rendendo irrilevante il

tempo perduto per l'aggancio alla nuova rete. I tecnici dell'Autorità portuale confidano di fare tesoro di questa esperienza per accelerare le operazioni di aggancio e estendere il "cold ironing" anche alle navi passeggeri.

«Pensiamo – ha detto l'assessore regionale all'Ambiente, Franco Zunino – di estendere il servizio all'intero porto e agli altri porti liguri.

L'8% dell'inquinamento dell'aria nella nostra regione è dovuto all'attività dei porti. Si capisce quindi quanto è importante abbattere le emissioni delle navi». Luigi Merlo ha ricordato che un primo passo in questo senso è stato fatto a dicembre, con l'accordo con Msc per l'utilizzo da parte della compagnia partenopea di carburanti a ridotto impatto ambientale. Merlo ha anche sottolineato come l'investimento per la connessione da terra delle navi rientra nel piano di rilancio della navalmeccanica genovese: «Con la Regione abbiamo deciso che nel medio periodo le riparazioni navali rimarranno dove sono adesso. Ieri in comitato portuale abbiamo deciso la copertura dei bacini 1 e 2 e in programma ci sono investimenti per 100 milioni di euro, compreso il sesto bacino».

Il progetto di alimentazione genovese prevede l'aggancio alla rete Enel delle navi in lavorazione ai bacini, attraverso sottocabine elettriche che, oltre a mantenere la potenza erogata, per alcuni tipi di traghetti dovranno convertire da 60 a 50 Hz la frequenza della corrente erogata. I riparatori genovesi lavorano in buona parte con navi passeggeri, da crociera o traghetti. Secondo il direttore tecnico dell'Autorità portuale, Andrea Pieracci, non ci saranno aggravii di spesa per gli armatori: «Le navi da crociera e tutte le navi più moderne sono predisposte all'alaccio, perché questo sistema è già utilizzato in America».

Alberto Ghiara

SCANDALO PORTO

Novi chiede l'interrogatorio

Ha chiesto di essere interrogato l'ex presidente dell'Autorità Portuale di Genova Giovanni Novi, durante l'udienza preliminare sui presunti illeciti nel porto. Novi sarà sentito il prossimo nove marzo. Oltre all'ex presidente, hanno avanzato la stessa richiesta anche altri quattro indagati: l'ex consulente dell'autorità e noto avvocato amministrativista Sergio Maria Carbone, il dirigente della stessa Autorità e attuale presidente delle Aiazioni marittime Filippo Schiaffino, l'avvocato generale dello Stato Giuseppe Novaresi e l'ex segretario generale Alessandro Carona. Carbone e Novaresi saranno invece ascoltati il 12 marzo.

Durante l'udienza di ieri sono stati sentiti i due periti fonici, che hanno parlato delle due intercettazioni «sporche», ovvero piene di rumori di fondo e scarsamente decifrabili. L'inchiesta coordinata dai pm Walter Cotugno, Enrico Zucca e Mario Morisani, prese avvio nel 2007 per l'assegnazione del terminal Multipurpose.

PRESENTATO IL NUOVO "TRAVEL LIFT" PER MAXIYACHT FINO A 60 METRI DI LUNGHEZZA

Per Amico nuovi investimenti in infrastrutture

«Ma ora l'Autorità portuale di Genova ci dia una mano»

Amico & Co, cantiere leader in Italia e tra i primi 3 al mondo nel settore delle riparazioni e del refit di megayacht, ha presentato ieri il suo nuovo *travel lift* da 835 tonnellate, il più grande al mondo dedicato alla nautica da diporto: consentirà di effettuare l'alaggio di maxi yacht fino a 60 metri di lunghezza.

«Nonostante anche il mercato del refit sia in periodo di forte contrazione, come tutto il comparto nautico, prevediamo per il 2010 lo stesso giro d'affari del 2008, dopo un 2009 in flessione» ha commentato Alberto Amico, Amministratore Delegato di Amico & Co.

«Le prospettive per il futuro sono positive, ma le infrastrutture attuali non sono sufficienti per rimanere competitivi e difendere la nostra posizione - ha proseguito Alberto Amico - Per questo siamo pronti ad investire ulteriormente per nuovi possibili interventi, per i quali contiamo sulla collaborazione dell'Autorità Portuale di Genova».



Un lavoratore all'opera ai cantieri Amico

La presentazione di questa nuova infrastruttura è per Amico & Co occasione per mostrare il cantiere e le sue attività: 30 mila metri quadrati di superficie, 10 capannoni per refit in microclima controllato per imbarcazioni fino a 75 metri, la Darsena Tecnica con attracchi per megayacht fino a 100 metri.

All'interno di Amico & Co sono costantemente impiegati 240 addetti

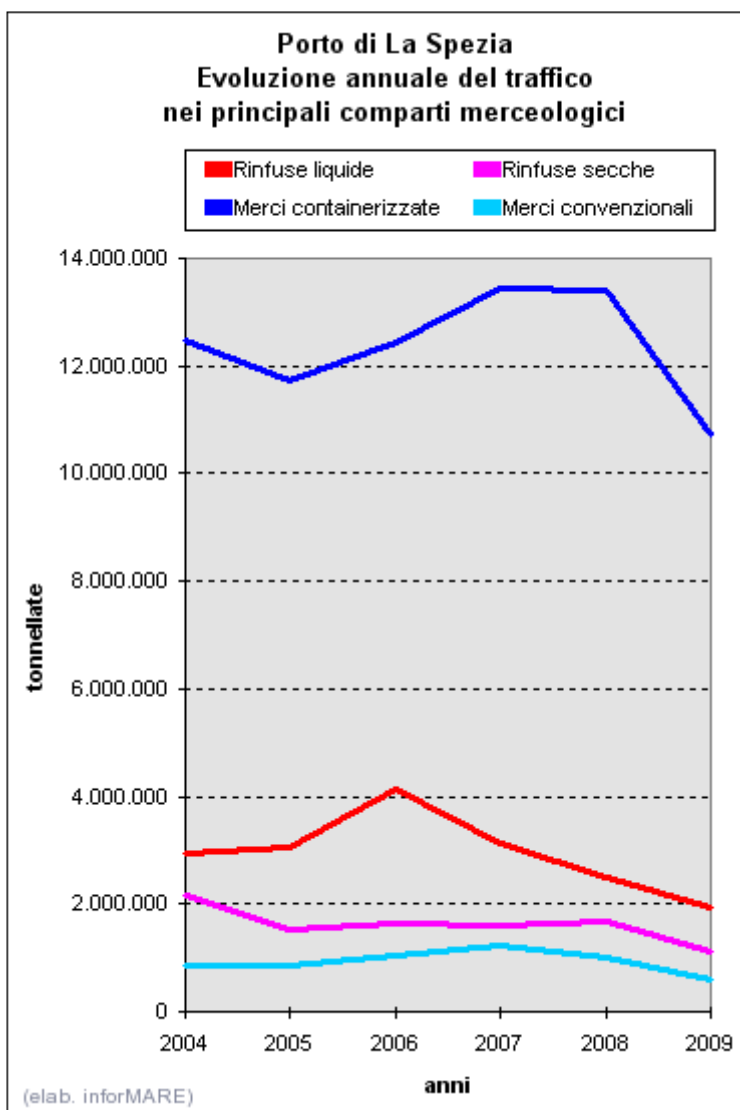
(50% stabili e 50% dell'indotto) e 51 società e partner specializzati esterni. Dal 2005 l'attività del cantiere si svolge in conformità alla certificazione ambientale ISO 14001.

L'attività del cantiere comporta 40.000 presenze di ospiti in un anno (tra le 100 e le 200 presenze giornaliere), equipaggi e management ed il "passaggio" nelle marine cittadine di circa 160 yacht in un anno.

In gennaio il traffico dei container nel porto della Spezia è aumentato del 27%

I contenitori pieni sono cresciuti del 32%

L'Autorità Portuale della Spezia ha annunciato che lo scorso gennaio il traffico dei container nel porto ligure è stato pari a 93.905 teu, con una progressione del 27% sul gennaio 2009. In particolare La Spezia Container Terminal ha movimentato 74.260 teu (+19,2%) e il Terminal del Golfo 12.479 teu (+35,8%). Complessivamente i contenitori pieni movimentati sono stati 72.524 teu (+32%).



INFORMARE

La Regione Campania cofinanzierà con 12 milioni di euro l'acquisto di un nuovo bacino galleggiante per il porto di Napoli

L'Autorità Portuale concorrerà alla spesa con la stessa somma

Nel corso della riunione odierna del Comitato Portuale di Napoli l'assessore regionale campano ai Trasporti, Ennio Cascetta, ha reso noto che la Regione ha deciso di stanziare 12 milioni di euro a favore dell'Autorità Portuale di Napoli per cofinanziare l'acquisto di un nuovo bacino galleggiante. «La cantieristica - ha detto Cascetta - è un settore industriale dalle grandi potenzialità economiche e occupazionali. Per questo abbiamo deciso di sostenerlo. È importante, però, approvare in tempi rapidi le modifiche al regolamento di esercizio dei bacini per assicurare la massima trasparenza all'accesso di tutti i riparatori navali a quelle infrastrutture». Il presidente dell'Autorità Portuale, Luciano Dassatti, ha ricordato che, come previsto a suo tempo dal piano di riordino della cantieristica partenopea, da parte sua l'ente portuale concorrerà con altri 12 milioni di euro all'acquisto del nuovo bacino: «stiamo lavorando - ha precisato - per concludere quanto prima l'operazione, perché, come ha detto l'assessore Cascetta, si tratta di un settore strategico, che deve però poter contare sulla disponibilità di bacini pubblici secondo regole chiare e trasparenti».

Per quanto riguarda il regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio di proprietà dell'amministrazione, Dassatti ha riferito al Comitato del procedimento avviato con la massima partecipazione degli addetti alla cantieristica. Tale partecipazione - ha comunicato - si concluderà nei prossimi 15-20 giorni, dopo gli ultimi incontri programmati.

Nel corso della riunione il Comitato Portuale ha preso in esame la variazione al bilancio di previsione 2010 dedicata al protocollo d'intesa siglato lo scorso 20 gennaio tra Autorità Portuale, Regione Campania e Interporto di Nola per la creazione di un sistema logistico integrato fra il porto di Napoli e la struttura interportuale (NA.P.L.E.S). L'intesa ha l'obiettivo di introdurre il concetto di "porto esteso" che si fonda sulla necessità di concentrare l'utilizzo delle limitate aree portuali a bordo banchina nelle funzioni specifiche di movimentazione delle merci allargando l'area di influenza del porto alle zone interportuali che garantiscono spazi per lo stoccaggio e la distribuzione e che possono contare su notevoli capacità di ampliamento. «Quel protocollo - ha sottolineato Dassatti - determinerà sviluppi significativi per il porto di Napoli, per la possibilità per gli operatori di disporre di spazi più ampi e di realizzare più compiutamente l'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto».

Infine il Comitato ha deliberato una nuova tariffa a favore degli autotrasportatori per l'iscrizione nel registro ex art.68 del Codice della Navigazione.