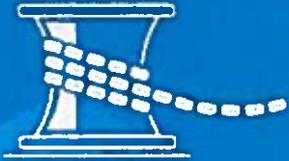


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 30/8/2016



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Assoporti**

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Dai porti

Trieste:

"...Vertici al porto, l'attesa di D'Agostino..." (Il Piccolo)

"...Scalo base per le crociere..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Privatizzazione del Colombo..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Oltre 7000 crocieristi in porto..." (Ferpress)

Marina di Carrara:

"...Il sequestro: la procura e il porto..."

(Il Corriere Fiorentino, Il Sole 24 Ore)

Piombino:

"...Il rilancio dei moli..." (Il Sole 24 Ore)

Napoli:

"...Rilancio dell'Area protetta..." (Il Nautilus)

Olbia:

"...L'estate spinge i passeggeri del Nord Sardegna..." (Il Sole 24 Ore)

Messina:

"...Prg portuale, ora si accelera..." (Gazzetta del Sud)

"...Contemperare le diverse esigenze dello scalo..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

IL NUMERO UNO DELLE «TEMPI BREVI PER LA NOSTRA RIFORMA»

Monti: «Più mercato nella nuova Assoportiti»

Parte la rivoluzione dell'associazione degli scali: «Centro studi, marketing e formazione»

L'INTERVISTA

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Pasqualino Monti ha lasciato ad inizio agosto la presidenza del porto di Civitavecchia. È rimasto però alla guida di Assoportiti, l'associazione degli scali italiani che ora vuole trasformare.

Ha ancora senso Assoportiti dopo che la riforma ha creato il tavolo nazionale di coordinamento?

«Certo che ha ancora senso. Ma l'associazione si deve trasformare per stare al passo coi tempi. Le strutture di governance dei porti sono diventate obsolete perché il mercato internazionale corre. Serve un ruolo diverso anche dell'associazione».

Quale?

«Assoportiti deve diventare sul serio il braccio operativo del ministero. La riforma ce lo consente: al fianco del tavolo di coordinamento, ma in grado di offrire analisi e approfondimenti anche sui mercati internazionali, che costituiscono una base fondamentale per prendere le decisioni più giuste per i porti italiani. Questo lavoro consente anche di determinare le vere priorità delle infrastrutture italiane, non solo dei porti, ma per la logistica in generale».



Pasqualino Monti

E al ministero sono d'accordo?

«Ne ho già parlato con il ministro Delrio e i suoi due consiglieri, Ivano Russo e Luigi

Merlo. Mi pare abbiano apprezzato».

Volete aprire l'associazione anche al mondo esterno?

«Quello è il secondo fronte di lavoro: i dati che possiamo raccogliere sono preziosissimi, sono i primi indicatori del valore dell'economia. Secondo me c'è spazio perché il mercato sia interessato a questa attività di "consulenza"».

Serve un centro studi adeguato e riconosciuto...

«Lo faremo. Vogliamo coinvolgere le migliori università italiane, anche straniere eventualmente. Dobbiamo imprimere una svolta all'analisi del settore. È impensabile non avere statistiche precise: dobbiamo avere i dati reali per poter rispondere in modo re-

attivo alle sfide».

Prima dovrete farvi conoscere: alla fine rischia di rimanere tutto nel mondo portuale...

«Per questo potenzieremo l'attività di comunicazione e marketing: dobbiamo far co-

noscere la comunità portuale italiana anche all'esterno: dialogo con il mondo delle imprese e più presenza nel mer-

cato internazionale. Serve una collaborazione maggiore con gli altri enti che già svolgono questo compito».

Poi il rapporto con l'Europa...

«È fondamentale. Non possiamo perdere nemmeno un'occasione di finanziamento dell'Unione Europea. E poi dobbiamo monitorare la politica di Bruxelles sui porti e agire da supporto alle diverse direzioni: regolamenti, competitività, trasporti e mercato».

C'è anche la questione della formazione.

«In Italia la figura di manager portuale è inesistente, almeno a livello di formazione. Dobbiamo avviare una collaborazione per forgiare nuovi addetti e futuri manager portuali italiani».

I tempi per questa rivoluzione?

«Saranno brevi. La riforma è in dirittura di arrivo, il processo sarà veloce. Non appena ci saranno le nomine dei presidenti, si procederà con l'assemblea, e poi se tutti saranno d'accordo, si passerà alla parte operativa. Diciamo che se il Ministero vorrà, si potrà subito dare avvio al processo di rinnovamento».

E lei ci sarà?

«Se il ministro lo vorrà, sarò della partita. Non nascondo che mi piacerebbe guidare questa rivoluzione su cui ho lavorato con gli altri colleghi presidenti».



Monti: «Più mercato nella nuova Assoportti» / INTERVISTA

Genova - Il numero uno delle Authority: «Tempi brevi per la nostra riforma». Parte la rivoluzione dell'associazione degli scali : «Centro studi, marketing e formazione».

Genova - **Pasqualino Monti** ha lasciato ad inizio agosto la presidenza del porto di Civitavecchia. È rimasto però alla guida di Assoportti, l'associazione degli scali italiani che ora vuole trasformare.

Ha ancora senso Assoportti dopo che la riforma ha creato il tavolo nazionale di coordinamento?

«Certo che ha ancora senso. Ma l'associazione si deve trasformare per stare al passo coi tempi. Le strutture di *governance* dei porti sono diventate obsolete perchè il mercato internazionale corre. Serve un ruolo diverso anche dell'associazione».

Quale?

«Assoportti deve diventare sul serio il braccio operativo del ministero. La riforma ce lo consente: al fianco del tavolo di coordinamento, ma in grado di offrire analisi e approfondimenti anche sui mercati internazionali, che costituiscano una base fondamentale per prendere le decisioni più giuste per i porti italiani. Questo lavoro consente anche di determinare le vere priorità delle infrastrutture italiane, non solo dei porti, ma per la logistica in generale».

E al ministero sono d'accordo?

«Ne ho già parlato con il ministro Delrio e i suoi due consiglieri, Ivano Russo e Luigi Merlo. Mi pare abbiano apprezzato».

- segue

Volete aprire l'associazione anche al mondo esterno?

«Quello è il secondo fronte di lavoro: i dati che possiamo raccogliere sono preziosissimi, sono i primi indicatori del valore dell'economia. Secondo me c'è spazio perché il mercato sia interessato a questa attività di "consulenza"».

Serve un centro studi adeguato e riconosciuto...

«Lo faremo. Vogliamo coinvolgere le migliori università italiane, anche straniere eventualmente. Dobbiamo imprimere una svolta all'analisi del settore. È impensabile non avere statistiche precise: dobbiamo avere i dati reali per poter rispondere in modo reattivo alle sfide».

Prima dovrete farvi conoscere: alla fine rischia di rimanere tutto nel mondo portuale...

«Per questo potenziaremo l'attività di comunicazione e marketing; dobbiamo far conoscere la comunità portuale italiana anche all'esterno: dialogo con il mondo delle imprese e più presenza nel mercato internazionale. Serve una collaborazione maggiore con gli altri enti che già svolgono questo compito».

Poi il rapporto con l'Europa...

«È fondamentale. Non possiamo perdere nemmeno un'occasione di finanziamento dell'Unione Europea. E poi dobbiamo monitorare la politica di Bruxelles sui porti e agire da supporto alle diverse direzioni: regolamenti, competitività, trasporti e mercato».

C'è anche la questione della formazione.

«In Italia la figura di manager portuale è inesistente, almeno a livello di formazione. Dobbiamo avviare una collaborazione per forgiare nuovi addetti e futuri manager portuali italiani».

I tempi per questa rivoluzione?

«Saranno brevi. La riforma è in dirittura di arrivo, il processo sarà veloce. Non appena ci saranno le nomine dei presidenti, si procederà con l'assemblea, e poi se tutti saranno d'accordo, si passerà alla parte operativa. Diciamo che se il Ministero vorrà, si potrà subito dare avvio al processo di rinnovamento».

- segue

E lei ci sarà?

«Se il ministro lo vorrà sarò della partita. Non nascondo che mi piacerebbe guidare questa rivoluzione su cui ho lavorato con gli altri colleghi presidenti».

Vertici del porto, l'attesa di D'Agostino

Da Roma nessuna indicazione sul nuovo mandato del commissario scaduto il 25 agosto. «Ma il decreto c'è, arriverà a momenti»

di **Silvio Maranzana**

Alla Torre del Lloyd assicurano che nessun pericoloso vuoto di potere si è aperto al vertice del porto di Trieste anche se è indubbio che il terzo decreto di nomina di Zeno D'Agostino quale commissario straordinario [] sia scaduto giovedì 25 agosto e nel tardo pomeriggio di ieri non era materialmente giunto ancora alcun atto ufficiale che prorogasse lo status quo. «Ma il decreto che prolunga per altri sei mesi la carica di commissario straordinario a D'Agostino è già stato autorizzato dal ministro di Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio e l'avvenuta firma ci è già stata anticipata per via telefonica - ha affermato il segretario generale Mario Sommariva - semplicemente non è ancora avvenuta la trasmissione del documento che attendiamo di ora in ora».

È il quarto decreto di D'Agostino commissario e stavolta non solo dovrebbe essere finalmente l'ultimo, ma dovrebbe

esaurirsi molto più rapidamente rispetto ai sei mesi contemplati, dato che nel giro di alcune settimane è prevista la nomina dei nuovi presidenti delle 15 Autorità di sistema portuale previste dalla nuova legge. Già il decreto precedente prevedeva D'Agostino commissario fino alla nomina del presidente e comunque per un periodo non superiore a sei mesi. Il ministro Delrio ha pubblicato già all'inizio di agosto l'avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico dei presidenti. La nota ha seguito l'approvazione da parte Consiglio dei ministri del decreto legislativo su "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali" del 28 luglio. La "call" è stata voluta dal ministro per raccogliere profili qualificati. Delrio, come prevede il decreto, designerà i presidenti delle Adsp con l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. Il ruolo, i compiti e le caratteristiche dei

presidenti delle nuove Autorità di Sistema portuale sono descritti nel decreto, in cui si legge, tra l'altro, che il presidente viene "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale".

La partecipazione all'avviso è possibile inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, nonché per quali Autorità di sistema portuale ci si propone. Sul nome di D'Agostino la governatrice Serracchiani si è già spesa ripetutamente, mentre lo stesso Delrio nel corso di una visita della scorsa primavera al porto da Trieste aveva fatto intendere tra le righe la possibile trasformazione del suo mandato da commissario a presidente.

Però chiunque si ritenga adatto al ruolo può inviare il proprio curriculum entro do-

menica 4 settembre alla segreteria del Gabinetto del ministro e teoricamente potrebbero farlo ad esempio anche Marina Monassi o Paolo Costa in scadenza dalla presidenza veneziana. A individuare il profilo più adatto dovranno comunque essere Delrio d'intesa con Serracchiani e successivamente il prescelto dovrà essere sottoposto al parere non vincolante delle due Commissioni parlamentari. A quel punto per Trieste si aprirà anche la fase che dovrà portare all'inglobamento nell'Autorità di sistema portuale dell'Adsp dell'Adriatico Nord-orientale di Monfalcone e Porto Nogaro. In queste settimane in attesa della costituzione della ristretta governance prevista dalla nuova legge e che sarà limitata a presidente, segretario generale, presidente della Regione, sindaco e comandante della Capitaneria di porto, resta in funzione anche il Comitato portuale che si riunirà ancora una volta presumibilmente entro settembre.

LE FOTOGRAFIE SONO DI A. BIANCHI

“PRESIDENZA “BLINDATA”

La scelta dovrebbe cadere sull'attuale numero uno del porto, che intanto vedrà prorogato l'incarico di sei mesi

“L'ADDIO AL COMITATO

La cabina di regia si riunirà ancora una volta per lasciare poi spazio alla nuova governance molto ristretta

Trieste scalo base per le crociere tedesche

La Mein Schiff 2 nel 2018 partirà per dodici domeniche dalla Stazione marittima tra maggio e ottobre

Con l'annuncio dell'armatore tedesco Tui cruises della scelta di Trieste come porto di partenza per la stagione estiva 2018, si avvicina per Trieste l'obiettivo di avere finalmente due navi contemporaneamente in homeport, fatto finora mai verificatosi nel periodo clou dell'anno. Ieri Franco Napp, amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri ha specificato che le 12 partenze della nave Mein Schiff 2, che toccherà località in Italia, Dalmazia e Grecia, avverranno sempre di domenica e nel periodo compreso tra il 13 maggio e il

1997 dal cantiere Meyer Werft, può ospitare 1.886 passeggeri. Solitamente la clientela è in gran parte tedesca dato che la compagnia organizza i concomitanti voli charter dalla Germania e così farà anche nel 2018 su Ronchi. L'accoppiata di navi in homeport però potrà andare ufficialmente a segno quando Costa Crociere avrà confermato anche per quell'anno la Costa Luminosa, che piazierà a Trieste l'anno prossimo, o comunque una delle sue unità. «Costa è entusiasta delle strutture triestine», afferma Napp - per cui non esiste alcun ragionevole dubbio

che possa far supporre una mancata conferma». Va comunque detto e lo conferma lo stesso Napp che data la situazione di forte instabilità politica degli ultimi anni in Mediterraneo le compagnie non predispongono più i propri cataloghi con due anni di anticipo come avveniva un tempo e attualmente la pianificazione di Costa si ferma appena a gennaio 2018.

In attesa di conferme, il settembre 2016 che sta per aprirsi porterà navi di prestigio, gruppi folti di turisti e grande spettacolo sulle rive. Saranno molte infatti le unità ad affiancare sulle

banchine della Stazione marittima i consueti arrivi della Costa Mediterranea che anche questo mese si ripeteranno ogni sabato. Per domenica 4 è annunciato l'arrivo del brigantino Star Clipper, un 4 alberi che fa parte di una delle poche compagnie che offre crociere su velieri. Due giorni più tardi arriverà la Sirena di Oceania cruises con oltre 60 passeggeri.

Il 12 settembre l'arrivo per molti versi più atteso, quella dell'Astoria che è l'ultimo nome della Stockholm la nave che nel 1956 speronò l'Andrea Doria. Il 18 settembre tornerà a Trieste la Silver Spirit, il 22 Seven seas Explorer, sabato 24 la Thomson Celebration affiancherà la stessa Costa Mediterranea, mentre il giorno dopo sarà la volta della Sea cloud.

(L.M.)



La Mein Schiff 2 che nel 2018 partirà dodici volte da Trieste

Il Secolo XIX

MEDIOBANCA

Privatizzazione del "Colombo": «Per Adr Genova non è strategica»

GENOVA. Secondo gli analisti di Mediobanca Securities, l' aeroporto di Genova «non rientra» nelle strategie di investimento di Atlantia, società che controlla al 95% Aeroporti di Roma. A ipotizzare che Adr, oggi socio del "Cristoforo Colombo" con il 15%, potrebbe avere un ruolo crescente nella privatizzazione dello scalo che con l' arrivo della nuova **Autorità** di sistema dovrà vedere l' uscita, o quantomeno il forte ridimensionamento, dell' Authority che oggi controlla il 60% della società di gestione è stato il presidente della Regione Liguria. In un' intervista rilasciata al Secolo XIX, Giovanni Toti ha spiegato che, a fronte della riforma delle authority, la privatizzazione sarà uno dei dossier prioritari del nuovo presidente del porto di Genova. Riferendosi al primo bando di gara andato deserto, Toti sostiene che questa volta sarebbe opportuno «indagare le intenzioni dei soci industriali» a cominciare da Adr, «che ancora non ha deciso se investire su Genova»: «Chiediamoglielo», ha incalzato il governatore ligure. Gli analisti di Medio banca sottolineano invece che la strategia di Atlantia è orientata alla crescita internazionale tramite operazioni di M&A, progetto nel quale non rientrerebbe un investimento nell' aeroporto di Genova. Il "Colombo" viene definito un asset «domestico, di moderate dimensioni e che non garantirebbe un aumento della visibilità di Atlantia nello scenario internazionale».

L' anno scorso il "Colombo" si è classificato al ventitreesimo posto tra gli scali italiani per volumi di passeggeri (circa 1,3 milioni), ma non rientra nella lista dei dodici snodi aeroportuali giudicati strategici dall' Enac. L' **Autorità portuale** di Genova possiede il 60% della società di gestione dello scalo, la Camera di commercio il 25% e Adr il 15% (il cui valore è quantificato in 0,9 milioni di euro).

CITTA' DI CINISELLO BALSAMO (MI) VENDITA IN PIETRA LIGURE (SV) PADIGLIONE ISOLAMENTO E CUCINA Immobile individuato al NCEU del Comune di Pietra Ligure - Fg. 2, Mapp. 355, 1691, 2129. Scadenza presentazione offerte: ore 12,00 del giorno 19/09/2016. Per informazioni Tel. 0266023795/479. www.comune.ciniseello-balsamo.mi.it.

Ciniseello Balsamo, 16/08/2016 p. IL DIRIGENTE DEL SETTORE (Dott. Mano Conti)

La Spezia: hanno fatto scalo al porto in questo fine settimana oltre 7000 crocieristi

Author : com

Date : 29 agosto 2016



(FERPRESS) - La Spezia, 29 AGO - Oltre 7000 crocieristi a La Spezia nel fine settimana con lo scalo nel porto ligure di MSC Fantasia (383 metri di lunghezza; 4300 passeggeri) e di Mein Schiff 3 (293 metri di lunghezza; circa 2800 passeggeri). I dati sono stati forniti da un comunicato stampa del Porto.

Carrara

Porto, la Procura dà l'ok all'utilizzo di due gru

MARMA DI CARRARA (CARRARA) La Procura di Massa ha concesso un'autorizzazione temporanea per l'utilizzo di due gru e di alcuni macchinari al porto di Carrara tra quelli sequestrati nei giorni scorsi all'armatore Bogazzi, nell'ambito dell'inchiesta sulla presunta irregolarità delle concessioni per operare un banchina. L'autorizzazione concessa dalla Procura è in vista dell'arrivo, oggi a Carrara, di una nave merci. Intanto ieri [redacted] ha rilasciato alla Porto spa la concessione che permette di «parcheggiare» i mezzi sulle banchine. L'azienda ne aveva fatto richiesta a marzo e ha già provveduto al pagamento del canone del 2016, presentando una fidejussione per il 2017 e il 2018. Rimane aperta l'inchiesta per occupazione abusiva dello spazio demaniale e anche l'ipotesi di danno erariale. (Muneta D'Angelo)

© RASSEGNA STAMPA

Merci. Dopo il sequestro a Porto spa, l' autorità concede l' utilizzo della banchina di Levante Sblocco parziale per Marina di Carrara

marina di carrara Resta parzialmente bloccata - nonostante la concessione rilasciata ieri, in extremis - l' attività di carico e scarico merci nel porto di Marina di Carrara, dopo che venerdì scorso la Procura di Massa ha sequestrato tutti i mezzi meccanici della Porto spa, storico operatore del porto carrarese che fa capo all' armatore Enrico Bogazzi.

L' ipotesi di reato, all' origine del sequestro, è l' occupazione abusiva di suolo pubblico legata alla mancanza di concessione a uso esclusivo dell' area demaniale: in quanto detentrica di semplice autorizzazione, la Porto spa - secondo la Procura - non avrebbe titolo a occupare in via continuativa le banchine del porto.

Col rilascio della concessione per la banchina di Levante, firmata ieri dall' Autorità portuale, è arrivata la schiarita, anche se non la completa soluzione del problema: la Porto spa, società attiva anche a Marghera e a Chioggia (60 milioni di fatturato di cui 25 milioni a Carrara, e 400 dipendenti, di cui 180 a Carrara), resta in attesa del dissequestro delle gru, che in questi giorni ha potuto utilizzare solo grazie all' utilizzo temporaneo concesso dal magistrato.

vista la necessità di caricare una nave con i moduli industriali del Nuovo Pignone-Ge Oil & Gas in partenza per gli Emirati Arabi.

«Ora aspettiamo il dissequestro delle banchine - spiega l' ad di Porto spa, Paolo Dello Iacono - e aspettiamo di sapere dal Comitato portuale in programma domani (oggi, ndr) il destino delle gru sulla banchina di Ponente, per la quale abbiamo l' autorizzazione come avviene, del resto, in gran parte dei porti italiani». Nei giorni scorsi gli avvocati della Porto spa avevano definito «assurdo» il provvedimento di sequestro e la società aveva precisato che «da tempo è in attesa del rilascio delle concessioni delle banchine di cui le viene addebitata la mancata titolarità, nonostante che il Comitato portuale abbia per due volte deliberato in tal senso».

E in difesa delle procedure seguite dal Comitato portuale, che hanno sollevato polemiche, si schierano ora gli industriali di Carrara: «Come si può immaginare che consessi del genere possano violare le norme? - si chiede la delegazione di Carrara di Confindustria Livorno-Massa Carrara - Il Comitato portuale di Carrara ha applicato gli stessi criteri adottati negli altri porti italiani, e la piena legittimità delle procedure è stata confermata da recenti ispezioni del ministero dei Trasporti».

SILVIA PIERACCINI

Porti. Oltre allo ship recycling si punta su siderurgia, logistica, apparecchiature industriali e crociere

Piombino, il rilancio con i moli

A settembre la consegna delle aree per il polo di demolizioni navali

Comincia dalla demolizione e dallo smaltimento di navi, ma punta a proseguire con le attività siderurgico-logistiche di Aferpi e quelle industriali della Nuovo Pignone (gruppo General electric), la rinascita dell' area portuale di Piombino, che si prepara a diventare parte dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, con capofila Livorno.

Nei prossimi giorni (l' 1 settembre o quelli immediatamente successivi), infatti, l' Autorità portuale, guidata dal commissario Luciano Guerrieri, consegnerà alla Piombino industrie marittime, composta dalla genovese San Giorgio del Porto e dalla livornese Fratelli Neri, gli spazi sulle banchine dove saranno realizzati, con 13-14 milioni di investimento privato i capannoni e le strutture per avviare un' attività di ship recycling, cioè di demolizioni navali ecosostenibili. Attività inedita per il Mediterraneo e, in generale, per l' Europa, ma in linea con il recente regolamento Ue 1257/2013. Intanto la San Giorgio, che sta lavorando, con Salpem, allo smantellamento del relitto di Costa Concordia, ha completato (proprio ieri) la demolizione fino alla parte di

nave sotto il ponte zero. Sono stati eliminati tutti i cassoni che avevano sorretto lo scafo per il trasporto dal Giglio a Genova. E la (piccola) parte restante del relitto, che ora galleggia per proprio conto, sarà trasferita, tra l' 1 e il 2 settembre, dall' attuale sede di smantellamento al vicino bacino di carenaggio 4 del porto di Genova, dove sarà completamente demolita.

A Piombino, spiega Ferdinando Garrè, al vertice di San Giorgio e di Pim, «dobbiamo firmare in questi giorni l' atto definitivo con cui riceveremo l' area portuale assegnataci e, subito dopo, chiederemo le autorizzazioni per le costruzioni di capannoni e impianti.

Pensiamo di iniziare a realizzare le infrastrutture nei primi mesi del 2017 e di avviare la produzione nella seconda metà del prossimo anno». La port Authority per favorire il progetto e, in generale la realizzazione del piano regolatore del porto, ricorda a sua volta Guerrieri, ha proceduto, tra l' altro, a dragaggi e al nassetto del molo foraneo. «La concessione a Pim consentirà - afferma - di garantire, una volta a regime, occupazione per 200 persone. Inoltre dalle demolizioni trarrà acciaio che può essere impiegato anche a chilometro zero nella vicina area assegnata ad Aferpi (1 milione di metri quadrati tra aree pubbliche e private, ndr). la società del gruppo algerino Cevital che ha rilevato la Lucchini in crisi

- segue

(con i suoi 2.280 dipendenti, ndr)».

Per la verità, attualmente anche Aferpi mostra difficoltà, e risultati inferiori al budget, nel realizzare il proprio piano industriale, che prevede attività siderurgiche con forno elettrico, una parte agroalimentare e sviluppi logistici. Il 9 settembre è previsto un incontro al Mise proprio per definire il futuro dell'azienda.

Nel frattempo, l'Autorità portuale, dice Guerrieri, «ha ricevuto una richiesta di concessione, per 200mila metri quadrati, dalla Nuovo Pignone, per la costruzione di moduli industriali energetici. Si tratta di un'area ancora in fase di riempimento e consolidamento ma per Pignone si parla di un inizio di attività a fine 2018. Poi ci sono iniziative più piccole, come la richiesta di Nuova Solmine per una zona di stoccaggio di prodotti chimici da 30mila metri quadrati o come la realizzazione, in corso, di un piccolo terminal crociere, complementare a quello di Livorno, per servire la Toscana meridionale» In effetti Piombino ha già stretto accordi con Livorno in vista della formazione della Adsp nord tirrenica. «Il porto - conclude Guerrieri - ha beneficiato di circa 110 milioni di fondi pubblici impegnati da Regione Toscana, ministeri delle Infrastrutture e dell' Ambiente e dalla stessa port Authority».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

I NUMERI

110 milioni I fondi Tra Regione, Autorità portuale e ministeri, al porto di Piombino sono arrivati oltre 110 milioni di euro.

13 milioni Gli investimenti San Giorgio del Porto e Fratelli Neri per creare il polo delle demolizioni navali di Piombino investiranno una cifra compresa tra 13 e 14 milioni . San Giorgio proprio ieri ha terminato con Saipem, la penultima fase di demolizione del relitto di Concordia e tra l' 1 e il 2 settembre quel che resta dello scafo sarà spostato in galleggiamento nel bacino 4 del porto di Genova dove sarà smantellato completamente.

Regione Campania e Guardia Costiera rilanciano l'Area protetta



NAPOLI – Un'area protetta di straordinaria ricchezza per la biodiversità e le bellezze naturali che la circondano e che ora deve essere rilanciata. È questo il messaggio sul rilancio dell'Area Marina Protetta Regno di Nettuno, partito oggi dalla Capitaneria di Porto di Napoli dove la Guardia Costiera di Napoli è scesa in campo al fianco della Regione Campania per rilanciare la protezione dell'area che comprende le isole di Ischia e Procida.

“L'area – ha spiegato il consigliere regionale Francesco Borrelli, che da ex assessore della provincia di Napoli contribuì all'istituzione della zona protetta – è stata travolta da polemiche, inchieste e litigi tra i diversi soggetti coinvolti e alla fine è stata commissariata dal ministero dell'ambiente. Oggi si riparte con una sinergia forte tra istituzioni e scegliendo una persona che ha dato prova di competenza e ha ottenuto risultati nel suo lavoro dell'area protetta di Punta Campanella, in Penisola Sorrentina. Ora qui si passa al rilancio, realizzando i campi boa e trasformando quella che oggi viene vissuta dagli ischitani e dai procidani come un elemento negativo del territorio ma come fattore positivo.

Insieme riusciremo a uscire dal commissariamento e restituire all'Italia e ai visitatori di tutto il mondo finalmente un'area marina degna di questo nome”.

L'area è infatti commissariata dal ministero e dilaniata dai dissidi tra gli amministratori locali dei diversi Comuni che fanno parte dell'area stessa. Per superare lo stallo è stato chiamato Antonio Miccio, direttore di Punta Campanella: “Il regno di Nettuno – ha spiegato oggi – ha potenzialità enormi di uno sviluppo sostenibile su cui in Europa siamo forse un passo indietro. Ora mi pare che la volontà di andare avanti ci sia da parte dei soggetti che stanno lavorando al rilancio dell'area”.

Il regno di Nettuno ha sottoscritto una convenzione con l'Area marina Protetta di Punta Campanella per le questioni gestionali e di natura amministrativo contabile e con la Stazione Zoologica di Napoli Anton Dohrn per decidere al meglio sulla base di informazioni scientifiche sugli habitat protetti e sui possibili riflessi sull'ambiente naturale. È stato anche deliberato il bilancio consuntivo al dicembre 2015, regolarizzando la situazione contabile ed stato firmato il contratto per la fornitura e la messa in opera delle boe nella zona protetta, con i lavori che termineranno nei prossimi 60 giorni.

“Puntiamo – ha detto l'ammiraglio Arturo Faraone, rappresentante legale dell'Area Marina Protetta – a fare in modo che la biodiversità dell'area marina protetta diventi davvero un patrimonio da tutti noi rispettato, in nome anche della responsabilità che abbiamo nei confronti delle future generazioni”.

Traghetti. A luglio e agosto più 25%

L'estate spinge i passeggeri del Nord Sardegna

■ Crescono i passeggeri nei porti del Nord Sardegna, con numeriche, secondo **[redacted]** si avvicinano a quelle degli anni precedenti alla crisi, iniziata nel 2010 e non ancora del tutto alle spalle. Tra gennaio e luglio 2016, il sistema portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres ha raggiunto un totale di 2,12 milioni di passeggeri in arrivo e partenza, pari a +25,64% rispetto al 2015, cioè, fa notare la port **[redacted]** «430mila in più rispetto ai primi sette mesi dello scorso anno». Numeri che, in base alle previsioni e all'andamento quotidiano dei traffici, sarebbero in ulteriore crescita nel mese di agosto. Un trend in parte favorito, dicono **[redacted]** dalla fuga dei turisti (a causa del rischio attentati) dal Nord Africa e anche dalla Costa Azzurra.

Nel porto di Olbia i movimenti nave, esclusi quelli crocieristici, «sono aumentati - spiega una nota dell'Autorità portuale - di 834 unità, passando da 2.607 del 2015 a 3.441 dell'anno in corso (+32%), crescita che si riflette anche sul numero passeggeri, che passa da 1,13 milioni del periodo gennaio-luglio 2015, a 1,42 milioni nello stesso periodo del 2016, con un incremento del 25,48%. Salgono del 32,57% anche le auto e i camper al seguito».

Ripresa in luglio anche per lo scalo di Golfo Aranci, «con un incremento del numero delle corse navi, che passa da 559 a 620 (+10,9%); crescono anche i passeggeri: da 230.302 dello scorso anno a 278.130 del 2016 (+20,77%). Aumentano, poi, del 16,4% anche auto e camper al seguito».

Confermata la crescita an-

che di Porto Torres, «con il numero delle navi in movimento che aumenta del 32,6% (da 742 a 948). Una crescita del 30% interessa anche il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 325.323 del 2015 a 421.703 dell'anno in corso. Stessa percentuale di incremento per le auto al seguito». Sul numero globale del traffico, «è confermata anche la crescita del tonnellaggio di merce trasportata su gommato che, sui tre porti, passa da 3,35 milioni di tonnellate a 3,45 milioni (+3%)».

Con il dato del mese di lu-

NUOVO TREND

Decisiva anche la contrazione delle presenze in Nord Africa e in Costa Azzurra

glio, spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario **[redacted]** del Nord Sardegna, «facciamo un ulteriore passo avanti verso la vetta degli anni d'oro. Se guardiamo al 2010, primo anno di leggera crisi, lo scarto è di appena 220mila passeggeri. Cifra non eccessivamente alta che si potrebbe recuperare con un buon assessorato dei traffici nei mesi a seguire».

Confermate, quindi, le aspettative di inizio anno: «Il trend - prosegue Preziosi - così come previsto, sembra assodarsi attorno ad un 25% di crescita. Numeri che, sono convinto, troveranno conferma anche ad agosto».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il segretario generale Di Sarcina ha fissato una riunione a Messina per il 9 settembre

Prg portuale, ora si accelera

L' Authority convoca i sindaci di Milazzo, San Filippo e Pace del Mela

La riforma dei porti impone di dare una decisa accelerazione al Piano regolatore del porto di Milazzo. L' **Autorità portuale** cerca di definire in pochi mesi quello che da oltre 10 anni è bloccato: lo strumento urbanistico della **portualità** milazzese sino alla foce del torrente Niceto. Una delle tante telenovelle che caratterizza questa città e questo territorio e ha fatto perdere ogni speranza ai cittadini che ancora hanno la forza di credere in qualcosa. Nella giornata di ieri il segretario generale dell' Authority, Francesco Di Sarcina ha inviato una nota ai sindaci di Milazzo, San Filippo del Mela e Pace del Mela, all' architetto Francesca Moraci e al professore Giuseppe Amedeo Mallandrino, invitandoli a prendere parte ad una riunione fissata a Messina il 9 settembre «per adottare le scelte per il proseguo dell' iter del Prp, ivi compresa la delimitazione dell' ambito **portuale** finalizzato all' esclusione dalla pianificazione di eventuali aree. Tenuto conto della delicatezza della questione e dell' urgenza dettata dai tempi della riforma nazionale in materia di **portualità** - scrive ancora Di Sarcina - si raccomanda la partecipazione».

L' iniziativa suscita una certa attesa, anche se quando si parla di scelte da adottare e di delimitazione da definire, aumenta il dubbio che davvero, dopo quasi due anni, si debba ricominciare da zero.

Era il novembre del 2014, infatti, quando l' **Autorità portuale** cercando di stringere i tempi e dopo aver definito l' accordo con i tre Comuni, annunciò di accelerare i tempi con la Regione per le procedure finalizzate ad ottenere la Vas - Valutazione ambientale strategica -, passaggio indispensabile nella stesura dello strumento urbanistico. E lo stesso Di Sarcina ha ribadito di aver inviato diverse note alla Regione per chiedere un incontro e definire questa procedura, ma da **Palermo** non è arrivato alcun riscontro. «Da parte nostra - ha detto ancora il segretario generale dell' **Autorità portuale** - con il supporto del prof. Mallandrino abbiamo descritto sulla cartografia relativa a Milazzo la porzione attualmente avulsa dall' ambito **portuale** (Silvanetta-Tonnara) che prevede attività cantieristica navale. Con riferimento alle aree demaniali a ridosso della Raffineria e dell' Edipower, di fatto, viene mantenuta l' attuale destinazione.

Nell' ultima riunione a **Palermo**, più di un anno fa, era stata analizzata anche la previsione del costruendo nuovo pontile di Giammoro da realizzare in zona Asi, che prevede un collegamento viario con il compendio industriale. Discorso chiuso invece per quel che concerne l' ipotesi del Punto franco nella zona di San Filippo del Mela attraverso il recupero di aree a monte del sedime demaniale. Una proposta, però, si è detto, non facilmente attuabile a causa delle enormi difficoltà tecnico e burocratiche che dovrebbero affrontarsi per l' istituzione di una zona così normata e pertanto la superficie viene classificata quale area meramente logistica a servizio del compendio industriale di Giammoro.3 (g.p.

1

Il punto

Il Prg che dovrà essere adottato dall' **Autorità portuale** riguarderà il tratto compreso tra molo Marullo e la foce del torrente Muto, ossia il "grande porto" ridisegnato dal passaggio delle competenze dall' **Autorità marittima** milazzese a Messina. Le indicazioni del progettista, ing. Giuseppe Mallandrino sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi: turistico privato e pubblico, commerciale e mercantile.

Contemperare le diverse esigenze dello scalo mamertino

Le indicazioni messe su carta dal progettista, l'ingegnere Giuseppe Mallandrino, sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere ad un insieme di servizi secondo una filosofia che prevede man mano che dall'interno del porto ci si sposta verso l'esterno, la previsione crescente dei mezzi da collocare. In particolare si prevede una netta differenziazione tra l'area al servizio delle operazioni commerciali - prevista nella costruenda banchina - quella per l'attracco dei traghetti che svolgono il servizio per le Eolie e la rimanente parte, che - come si vede nel grafico - sarà isolata, destinata al diportismo, comprendendo anche l'attuale porticciolo privato.

Ecco quindi che - se la bozza avrà attuazione concreta - si inizierà con l'attuale porto turistico coal molo Marullo per proseguire con gli aliscafi e i traghetti.

Quindi, nella zona della vecchia stazione, si punterà sullo scalo commerciale e mercantile con la presenza delle navi ro-ro. Ciò fino ad Acqueviale dove pure potrebbe ampliarsi una piccola cantieristica. I tempi comunque, non saranno rapidi in quanto il Piano dovrà essere, «dopo l'approvazione del Comitato portuale, inviato al ministero ed infine venir approvato dal presidente della Regione. Si arriverà al traguardo prima della fine del mandato di Crocetta?

Sicuramente no. L'obiettivo è arrivarci nel triennio di moratoria di cui i porti di Messina e Milazzo beneficeranno prima dell'annunciato accorpamento con Gioia Tauro. Si riuscirà a recuperare in così poco tempo anni ed anni di inerzia?3(g.p.

)

La Capitaneria di porto ha avviato un' inchiesta sull' incidente di domenica alla "Marina del Nettuno"

Indagine sulla manovra della nave da crociera

Sentiti a Napoli il comandante della "Carnival Vista" e il suo staff. Al vaglio le immagini videoregistrate

Riccardo D' Andrea Tocca alla Capitaneria di porto di Messina fare luce sull' incidente di percorso alla nave da crociera "Carnival Vista" che domenica pomeriggio avrebbe potuto determinare conseguenze ancor più gravi.

Sotto la lente d' ingrandimento c' è la manovra effettuata dal "grattacielo del mare" all' uscita dal porto peloritano. Gli spostamenti, infatti, hanno generato una sorta di piccolo quanto improvviso tsunami, con effetti devastanti per il porticciolo "Marina del Nettuno" a fianco del quale il gigantesco mezzo di trasporto si trovava a transitare. Tecnicamente, la Capitaneria di porto di Messina, guidata dal comandante Nazzareno Laganà, ha avviato un' indagine sommaria. «Stiamo esaminando quanto accaduto - ha affermato Laganà -. Se dovessero emergere responsabilità a carico di qualcuno, informeremo l' **Autorità** giudiziaria, che si muoverà di conseguenza».

La nave da crociera, subito dopo l' incidente, ha tirato dritto. Ha proseguito la sua rotta, con destinazione Napoli. Ed è qui che ieri sono stati sentiti il comandante e tutto il suo staff. Le dichiarazioni rese e altri particolari confluiranno negli atti che saranno trasmessi ai colleghi di Messina. L' **Autorità** marittima dello Stretto, dal canto suo, sta raccogliendo le

testimonianze dei presenti e ha acquisito le immagini dei sistemi di videosorveglianza che, domenica pomeriggio, hanno immortalato le singole fasi. L' indagine sommaria mira quindi a indirizzare i riflettori sulle cause e sulle circostanze verificatesi nel bacino portuale, partendo da un dato praticamente certo: la "Carnival Vista" avrebbe dovuto procedere nel tratto di mare più vicino alla Madonnina del porto. Invece, la sua grossa poppa ha rischiato di centrare la parte esterna della "Marina del Nettuno". Per evitare ciò, dal ponte di comando sono stati azionati i motori in modo tale da farla allontanare dalla zona di pericolo. Inevitabile la formazione di un violento moto ondoso. Il bilancio è di due pontili distrutti, strutture di complemento divelte, una pilotina degli ormeggiatori affondata e numerose barche danneggiate, per complessivi 250mila euro circa di danni.

Il comandante Laganà, richiamando alla mente quando si è verificato domenica, ha precisato che la nave da crociera ha appena 4 mesi di vita e stava abbandonando la città dello Stretto senza l' ausilio di

- segue

un rimorchiatore, visto che sul ponte di comando vi era tutto lo staff impegnato nelle manovre. Certamente, senza l'immediato spostamento verso sinistra, sarebbe andata a invadere il porticciolo, con conseguenze peggiori di quelle provocate. L'insolita scena, inoltre, è stata notata, oltre che dai passeggeri della Carnival, da tantissimi messinesi.

Molti hanno registrato dei video con i telefonini, alcuni si sono accontentati di semplici fotografie. Tutti, comunque, sono rimasti a bocca aperta quando il "gigante del mare", dall'alto dei suoi 323 metri di lunghezza e oltre 37 di larghezza, già si stava avvicinando minaccioso agli ostacoli invece di solcare in tutta tranquillità lo specchio acqueo, salutando Messina.3.

Il Nautilus

Marina Cala de' Medici attiva una serie di provvedimenti per incrementare la sicurezza



ROSIGNANO – Alla luce anche dei recentissimi fatti legati al terrorismo e all'innalzamento dell'allerta nei porti italiani destinati al traffico crocieristico e passeggeri, Marina Cala de' Medici ha attivato una serie di provvedimenti atti ad incrementare la sicurezza all'interno delle proprie strutture.

L'intelligence aveva avvisato che in agosto sarebbe aumentato il rischio di attentati in Italia e, puntuale, ai primi del mese è scattato il piano Sicurezza del Viminale che già dai tempi di Charlie Hebdo aveva elevato l'emergenza al secondo livello, quello immediatamente precedente un attacco in corso. Da questo provvedimento sembravano esclusi i porti turistici e le marine da diporto che, però, dovevano adeguare i controlli di sicurezza.

Marina Cala de' Medici, in verità, già da tempo ha rafforzato le misure di controllo e prevenzione, attivando tutta una serie di provvedimenti quali 35 telecamere in funzione h24, di cui 25 ad alta risoluzione con infrarossi notturni che controllano l'intera area portuale, un servizio di vigilanza h24 in guardiola d'accesso, di recente implementato da un servizio di vigilanza notturno con personale auto munito, un servizio di presidio fisso esterno alla guardiola d'accesso (uomo in piedi) che indirizza il flusso pedonale ai tre ingressi del Borgo Commerciale dotati di telecamere atte al riconoscimento facciale, personale dipendente presente giornalmente fino alle ore 23.00 e personale preposto alle emergenze presente h24, interdizione completa all'accesso dighe e chiusura notturna del varco sud, dedicato alle sole emergenze e necessità di pubblica sicurezza.

Per quanto riguarda l'implemento del servizio di vigilanza notturno con personale automunito, è stata inoltre appena ultimata la collocazione all'interno di tutta l'area portuale, lungo il percorso di controllo prestabilito, di 11 dispositivi (trasponder) in totale che registrano, mediante apposita scheda in possesso del vigilantes e che viene su di essi appoggiata, l'orario e il passaggio di quest'ultimo ad ogni punto. Le informazioni, in questo modo, vengono acquisite in tempo reale dalla ditta preposta alla vigilanza.

Marina Cala de' Medici attiva una serie di provvedimenti per incrementare la sicurezza

Rosignano Solvay, 29 agosto 2016 - Alla luce anche dei recentissimi fatti legati al terrorismo e all'innalzamento dell'allerta nei porti italiani destinati al traffico crocieristico e passeggeri, Marina Cala de' Medici ha attivato una serie di provvedimenti atti ad incrementare la sicurezza all'interno delle proprie strutture.

L'intelligence aveva avvisato che in agosto sarebbe aumentato il rischio di attentati in Italia e, puntuale, ai primi del mese è scattato il piano Sicurezza del Viminale che già dai tempi di Charlie Hebdo aveva elevato l'emergenza al secondo livello, quello immediatamente precedente un attacco in corso. Da questo provvedimento sembravano esclusi i porti turistici e le marine da diporto che, però, dovevano adeguare i controlli di sicurezza.

Marina Cala de' Medici, in verità, già da tempo ha rafforzato le misure di controllo e prevenzione, attivando tutta una serie di provvedimenti quali 35 telecamere in funzione h24, di cui 25 ad alta risoluzione con infrarossi notturni che controllano l'intera area portuale, un servizio di vigilanza h24 in guardiola d'accesso, di recente implementato da un servizio di vigilanza notturno con personale auto munito, un servizio di presidio fisso esterno alla guardiola d'accesso (uomo in piedi) che indirizza il flusso pedonale ai tre ingressi del Borgo Commerciale dotati di telecamere atte al riconoscimento facciale, personale dipendente presente giornalmente fino alle ore 23.00 e personale preposto alle emergenze presente h24, interdizione completa all'accesso dighe e chiusura notturna del varco sud, dedicato alle sole emergenze e necessità di pubblica sicurezza.

Per quanto riguarda l'implemento del servizio di vigilanza notturno con personale automunito, è stata inoltre appena ultimata la collocazione all'interno di tutta l'area portuale, lungo il percorso di controllo prestabilito, di 11 dispositivi (trasponder) in totale che registrano, mediante apposita scheda in possesso del vigilantes e che viene su di essi appoggiata, l'orario e il passaggio di quest'ultimo ad ogni punto. Le informazioni, in questo modo, vengono acquisite in tempo reale dalla ditta preposta alla vigilanza.