



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Il Sole 24 ore, Il Secolo XIX, La Nazione Massa Carrara)

Dai Porti:

Marina di Carrara:

"...«C'è troppa concorrenza»: Grendi lascia Vado e sbarca a Carrara ... "

(Il Secolo XIX, Il Tirreno Massa Carrara, The Medi Telegraph)

Ravenna:

"...Ravenna:riqualificato il terminal crociere grazie a fondi Europei e di istituzioni locali..."

(Ferpress)

"Porti: Ravenna, dispositivo antiesplosivo a terminal crociere..."

(Ansa)

Livorno:

"...Container con Suv rubati nel Porto di Livorno..."

(The Medi Telegraph)

"...A Gas & Heat gli impianti delle navi Desgagnes ... "

(The Medi Telegraph)

Riforma dei porti, i dubbi di Assiterminal

Roma - Anche Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani, rompe il ghiaccio e contesta i contenuti della legge di riforma dei porti.

Roma - Anche Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani, rompe il ghiaccio e contesta i contenuti della legge di riforma dei porti. In una nota diramata poco fa, Assiterminal esprime «il diffuso senso di disagio tra i terminalisti sia per complicazioni che paiono interferire con il processo di riforma, in ordine al quale ha avanzato proposte migliorative, **sia per i ritardi nell'attuazione di misure di buona amministrazione pubblica annunciate da tempo**».

Assiterminal «constata come gli investimenti della categoria, già effettuati, in corso e previsti rimangano sostanzialmente senza tutela e come la rappresentanza delle stesse imprese viene cancellata nel nuovo organo deliberante dell'Adsp».



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio Direttivo di Assiterminal, riunitosi oggi 4 aprile a Genova, ha esaminato tra l'altro l'evoluzione dello schema di decreto legislativo c.d. "governance" del sistema portuale nazionale. L'Associazione ha registrato un diffuso senso di disagio tra i terminalisti sia per complicazioni che paiono interferire con il processo di riforma, in ordine al quale ha avanzato proposte migliorative, sia per i ritardi nell'attuazione di misure di buona amministrazione pubblica annunciate da tempo. Assiterminal constata come gli investimenti della categoria, già effettuati, in corso e previsti rimangano sostanzialmente senza tutela e come la rappresentanza delle stesse imprese viene cancellata nel nuovo organo deliberante dell'Adsp.

Peraltro, Assiterminal desidera confermarsi propositiva per quanto riguarda le necessarie specificazioni di struttura e funzionali dei c.d. tavoli di partenariato locali, ai quali ritiene necessario affiancare un organismo istituzionale di consultazione e co-decisione a livello nazionale, sulle linee in atto in altri Paesi europei, con la partecipazione delle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative.

Assiterminal infine manifesta la più forte preoccupazione circa la mancanza di linee guida nazionali a riguardo della prossima entrata in vigore della normativa SOLAS sulla responsabilità dei caricatori per la dichiarazione dei pesi dei container in imbarco nei porti nazionali.

L'Associazione ha presentato proposte generali e specifiche, sperando vengano accolte, volte al superamento delle forti difficoltà previste, proposte che, sulla linea di decisioni adottate da altre amministrazioni di Paesi europei, prevedano un realistico e responsabile riconoscimento delle caratteristiche tecniche dei mezzi industriali e operativi di handling per la pesatura dei container, nonché di un periodo transitorio, in cui si possa finalmente eseguire una valutazione puntuale delle conseguenze applicative della norma internazionale, delle soluzioni praticabili e non distorsive per la sua corretta e sicura implementazione.

GENOVA 4/4/2016

Governance. Liguria, Campania e Sicilia chiedono autonomia per i loro scali - Assiterminal vuole chiarimenti

Riforma porti, sì condizionato

Le Regioni hanno ottenuto 36 mesi di proroga per gli accorpamenti

Raoul de Forcade

La Conferenza Stato-Regioni ha dato il via libera, nei giorni scorsi, al piano della portualità e della logistica del Governo e al decreto sulla governance dei porti che raggruppa, accorpandoli, gli scali italiani in 15 Autorità di sistema portuale (Adsp). L'ok sana quanto rilevato dalla Consulta che, a fine 2015, aveva stigmatizzato, in una sentenza, il mancato coinvolgimento delle Regioni nel piano della logistica. Ma proprio il confronto con le amministrazioni regionali rischia di creare un rallentamento nel processo di riduzione delle Autorità portuali (che oggi sono 25). Infatti il placet ai piani dell'Esecutivo da parte delle Regioni è arrivato solo in cambio della possibilità di mantenere l'autonomia amministrativa delle Autorità portuali fino a 36 mesi, per le Regioni che ne fanno richiesta.

A essere interessate a questo iter sono, in particolare, la Liguria (dove Savona vuole 3 anni di auto-

nomia dall'Adsp di Genova) e la Campania (dove è Salerno, porto in crescita, a voler mantenere la distanza da Napoli). Anche la Sicilia è intenzionata a chiedere la proroga triennale per Milazzo e Messina, destinati a entrare sotto la giurisdizione dell'Adsp che fa capo a Gioia Tauro. Ma il governatore Rosario Crocetta punta a «individuare un'unica autorità dello stretto con due differenti direzioni con bilanci separati». La Sardegna, invece, mira, con un emendamento, a chiedere il riconoscimento di porto di rilevanza economica regionale anche per Olbia, all'interno della Adsp che fa capo allo scalo di Cagliari.

Il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha detto che la richiesta della proroga di 36 mesi dell'autonomia «è una facoltà che lasciamo aperta per i presidenti di Regione che lo riterranno opportuno e che potranno presentare motivata richiesta a me, in quanto ministro delle Infrastrutture. In esito alla valutazione di questa motivata

richiesta si potrà proporre un dpcm. Fa parte del rispetto che abbiamo dell'autonomia, ma spero che tutti comprendano che stare insieme aumenterà le potenzialità del sistema, stare da soli la diminuirà».

La riforma dovrebbe terminare il suo iter (passaggio nelle commissioni parlamentari, parere del Consiglio di Stato e definitiva approvazione del consiglio dei ministri) tra maggio e giugno. A quel punto i 15 porti core italiani saranno formalmente al vertice delle Adsp. Mentre gli scali che resteranno in autonomia (a questo allude la frase di Delrio) rischiano di vedere limitate le proprie risorse economiche. Visto che l'attenzione del Governo si indirizzerà sui porti core, intanto sulla riforma si apre un altro fronte. Dopo l'avvio operativo della nuova normativa, infatti, arriveranno i decreti attuativi. Ad esempio quello per far partire il tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp e quello per regolare i previsti tavoli di partenariato regionali, che saran-

no il luogo dove i presidenti delle **Assiterminal** incontreranno gli operatori portuali, finora membri dei comitati portuali, che sono stati però cancellati dalla riforma. I terminalisti, però, vogliono chiarezza. «Dei tavoli di partenariato» dice Marco Consorti, presidente di Assiterminal, al termine del direttivo di ieri - «vogliamo che sia definito meglio il funzionamento e la rappresentanza delle categorie, che deve essere proporzionale alla loro importanza». L'associazione chiede poi «un organismo istituzionale di consultazione e co-decisione a livello nazionale con la partecipazione delle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative». Ma su questo punto il Governo appare freddo. L'idea prevalente sarebbe quella di convocare gli operatori, di volta in volta, quando il tavolo nazionale delle Adsp tratterà argomenti sensibili per loro. Assiterminal, infine, critica i ritardi «nell'attuazione di misure di buona amministrazione pubblica annunciate da tempo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CISL SI APPELLA A RENZI: «NON SI PIEGHI ALL'OSTRUZIONISMO DELLE REGIONI»

Porti, i terminalisti in campo «La riforma non ci convince»

«Operatori esclusi dalle scelte strategiche: dove sono le tutele?»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il ministero pensava di aver superato il peggio, sicuro che la riforma passasse senza troppi ostacoli. Invece da giovedì, come previsto, il percorso si è complicato.

Dopo la pioggia di richieste di "moratoria" per gli accorpamenti - per ora solo annunciata - arriva anche il siluro di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani. «Abbiamo registrato un diffuso senso di disagio tra i terminalisti» spiega in una nota disponibile sul sito www.themeditelegraph.it l'associazione. Colpa delle «complicazioni che paiono interferire con il processo di riforma» sul quale peraltro Assiterminal ricorda di aver avanzato proposte migliorative, sia «per i ritardi nell'attuazione di misure di buona amministrazione pubblica annunciate da tempo». Il nodo centrale è però quello degli investimenti «già effettuati, in corso e previsti» che secondo i terminalisti «rimangono sostanzialmente senza tutela». Anche perché il decreto governance non dà spazio agli operatori nel processo decisionale. «La rappre-

sentanza delle stesse imprese viene cancellata nel nuovo organo deliberante [redacted] di sistema». La proposta di Assiterminal è la creazione, accanto ai previsti tavoli di partenariato locali, di «un organismo istituzionale di consultazione e co-decisione a livello nazionale, sulle linee in atto in altri Paesi europei, con la partecipazione delle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative».

Anche i sindacati sono preoccupati: «La riforma dei porti è l'ennesima vittima del titolo V della Costituzione e dell'ostruzionismo delle Regioni per interessi locali». Il coordinatore nazionale della Fit Cisl Ugo Milone ci va già duro e annuncia: «Apprendiamo che il governo ha fatto dietrofront sugli accorpamenti, concedendo una moratoria di 36 mesi alle Regioni, durante i quali potranno chiedere che le [redacted] designate non vengano accorpate». La possibilità che per 3 anni diverse [redacted] possano non essere accorpate in deroga alla riforma, applicando la moratoria prevista dalla conferenza Stato Regioni, rischia di snaturare la riforma dei porti. «Le Au-

torità portuali di Savona, Salerno e Messina, per bocca dei presidenti delle Regioni a cui appartengono, già hanno fatto sapere di rifiutare nell'immediato l'accorpamento rispettivamente a Genova, Napoli e Gioia Tauro, alimentando il rischio che si uniscano altre Regioni, vanificando di fatto, l'idea di vedere una Italia che accolga le sfide del mercato in maniera sistemica», osserva Milone. «È anche vero che le "regole" di questa "autonomia" devono ancora essere scritte e che sarà probabilmente un dpcm a stabilirle, ma è anche vero che ormai ogni qualvolta si tenta di riformare la portualità nascono problemi che ne rallentano il processo», aggiunge. «Ci auguriamo - conclude - che il governo riesca a gestire al meglio questa situazione di impasse e che, al termine delle consultazioni nelle Commissioni di Camera e Senato, si riesca a recuperare lo spirito che ha ispirato le 10 azioni del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, il quale non deve diventare l'ennesima occasione perduta».

www.themeditelegraph.it

© BY NEND ALL RIGHTS RESERVED

Fit-Cisl: «Il governo impedisca alle regioni di far naufragare la riforma»

Roma - Ugo Milone: «L'esecutivo recuperi lo spirito originario della riforma e superi l'impasse».

Roma - «La riforma dei porti è l'ennesima vittima del titolo V della Costituzione e dell'ostruzionismo delle Regioni per interessi locali» con queste parole Ugo Milone, Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per i porti, commenta gli ultimi sviluppi relativi alla riforma del settore, in particolare quelli anticipati dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*. «A fare le spese di questa situazione è l'intero Paese – **prosegue Milone** - che soccombe alla salvaguardia di qualche poltrona, in una logica di continuare a farsi gli affari propri, non nominando le persone giuste per offrire una vera risposta di cambiamento nel segno dei traffici, delle alleanze e del lavoro. **Che si sarebbero dovuti superare alcuni macigni durante il percorso nella conferenza Stato-Regioni per l'approvazione (anche se non vincolante) della riforma della governance dei Porti, lo si era intuito già a dicembre, quando la Corte Costituzionale si era espressa a favore del ricorso della Regione Campania, dichiarando 'costituzionalmente illegittimo' l'art. 29 dello Sblocca Italia che non prevedeva il passaggio del Piano nazionale della Portualità e della Logistica in Conferenza Stato-Regioni.** Apprendiamo ora che il Governo ha fatto dietrofront sugli accorpamenti, concedendo una moratoria di 36 mesi alle Regioni, durante i quali potranno chiedere che le Authority designate non vengano accorpate. Le Autorità portuali di Savona, Salerno e Messina, per bocca dei presidenti delle Regioni a cui appartengono, già hanno fatto sapere di rifiutare nell'immediato l'accorpamento rispettivamente a Genova, Napoli e Gioia Tauro, alimentando il rischio che si uniscano altre Regioni, vanificando di fatto, l'idea di vedere una Italia che accolga le sfide del mercato in maniera sistemica». Osserva ancora il **Coordinatore nazionale**: «È anche vero che le 'regole' di questa "autonomia" devono ancora essere scritte e che sarà probabilmente un decreto a stabilirle, ma è anche vero che ormai ogni qualvolta si tenta di riformare la Portualità nascono problemi che ne rallentano il processo. Ci auguriamo che il Governo riesca a gestire al meglio questa situazione di impasse e che, al termine delle consultazioni nelle Commissioni di Camera e Senato, si riesca a recuperare lo spirito che ha ispirato le 10 azioni del Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica, il quale non deve diventare l'ennesima occasione perduta».



ACCORPAMENTO

I sindacati a Firenze bacchettano Enrico Rossi

ACCORPAMENTI delle autorità portuali: la regione Campania chiede la sospensione di tre anni, ma la nostra no. Questo ha suonato un campanello d'allarme per i sindacati che ieri pomeriggio sono andati a Firenze a chiedere chiarimenti al governatore Enrico Rossi. Sul tavolo del dibattito anche la preoccupazione delle sigle sindacali del futuro dei lavoratori della stessa autorità e di quelli in porto. Cisl, Cgil e Uil sono state accolte dal vice presidente della Regione Stefania Saccardi, la quale ha fatto da portavoce per il governatore. L'incontro non ha portato le risposte sperate, per adesso la Regione tenna, non regala decisioni nette. La riforma dei porti, entrata in conferenza stato regione giovedì scorso, ha partorito un emendamento, presentato dalle regioni e accolto dal ministero dei Trasporti, che sarà inserito non appena il decreto arriverà in Parlamento. E grazie a esso i presidenti delle regioni potranno chiedere una sospensione agli accorpamenti. Ci sono le richieste campane, quelle pugliesi, ma è assordante la mancanza della nostra regione. «Quello che ci preoccupa - ha risposto

Andrea Figaia di Cisl, interpellato subito dopo la riunione - che la volontà sia quella di preferire Piombino e Livorno al nostro porto, che consideriamo a tutti i livelli un gioiello. Questo vorrà dire perdere un sacco di investimenti in denaro per la nostra realtà, ma anche trovarsi a interagire con un'altra regione diversa dalla nostra». Luca Mannini della Cisl spiega le preoccupazioni dei lavoratori del porto: «I dipendenti dell'Autorità temono trasferimenti da Massa a Spezia con tutti i costi che ne derivano e chi avrà da lavorare al porto per molti anni, ha paura che il mercato possa mettere in discussione, se in discesa, il loro posto di lavoro».

Il Secolo XIX

IL GRUPPO LIGURE

«C'è troppa concorrenza»:
Grendi lascia Vado
e sbarca a Carrara

GENOVA. La "guerra" tra Vincenzo Onorato e il gruppo Grimaldi miete la prima vittima. Grendi lascia Vado Ligure e porta tutto a Carrara. «Abbiamo ottenuto una concessione per vent'anni e ci spostiamo nel porto toscano» conferma Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi. Colpa del traffico che non c'è più «perché Tirrenia farà presto partire una nuova linea da Genova a Cagliari e Grimaldi ha già inaugurato lo stesso servizio dal capoluogo ligure alla Sardegna: rischiamo di rimaner ei mezzo alla contesa». Da Carrara invece il 23 aprile partirà per il primo viaggio, la nuova linea su Cagliari, con l'unica nave in flotta la "Stena Freighter", grazie alla concessione ottenuta a dicembre per un'area di circa 40.000 metri quadrati nel porto di Marina di Carrara, sulla banchina "Buscalot". Il gruppo prevede investimenti per 8,2 milioni di euro nei primi 5 anni. Grendi lascia quindi Vado e non porterà solo la nave a Carrara, ma in un primo tempo, visti anche i tempi stretti, i dipendenti del gruppo che operano nel terminal dello scalo ligure. «Successivamente provvederemo alle assunzioni in loco», conferma Costanza Musso. «A Vado però siamo stati molto bene e vorremmo rimanere come terminalisti - spiega l'ad - Per ora è un progetto, ma ci stiamo lavorando». L'area individuata è quella attuale, all'interno del Reefer Terminal di Vado.

A Carrara comunque il piano industriale prevede che si possano movimentare 827.000 tonnellate di merce rotabile nel 2016 con la prospettiva di raggiungere 2,8 milioni di tonnellate nel 2020.

SILBAL

Grendi annuncia 10 posti di lavoro e 100 camion al giorno

I numeri del nuovo operatore portuale: 40 milioni di fatturato
I traffici dal 23 aprile, i mezzi pesanti passeranno da Massa

Un colosso da 40 milioni di fatturato che arriva nel territorio apuano dopo trent'anni di monopolio della Porto spa

di **Alessandra Vivoli**

► CARRARA

Centi, al massimo 120, camion al giorno, che passeranno dal casello di Massa

Dieci posti di lavoro, tanto per cominciare, e per il momento solo trenta curricula.

Un'area in concessione di 40mila metri quadrati per lo stoccaggio, per vent'anni, dentro al porto di Marina di Carrara. Ecco i grandi numeri del gruppo Grendi il secondo operatore dello scalo apuano, dopo trent'anni di monopolio.

La concessione è arrivata il primo aprile. La linea marittima in porto a Marina di Carrara (destinazione Cagliari) sarà operativa dal 23: una ventina di giorni saranno necessari per approntare il tutto, poi i traffici del secondo operatore dello scalo marittimo potranno partire. Una vera e propria rivoluzione, dopo la lunga gestione della Porto spa di Enrico Bo-

gazzi, che vede protagonista il gruppo Grendi dei fratelli Costanza e Alberto Musso. Sono stati proprio loro, ai vertici di un'azienda nata a Genova nel 1828 che ha all'attivo 75 dipendenti diretti e 250 nell'indotto, e un fatturato di 40 milioni di euro, a illustrare il loro piano industriale nella sala rossa della Camera di Commercio, dopo aver incontrato i sindaci di Massa e di Carrara e prima di una presentazione con gli imprenditori organizzata dall'ente camerale.

La nuova linea Carrara-Cagliari. La nave Stena attracherà al porto di Marina di Carrara, nella banchina Buscaiot il prossimo 23 aprile. In sostanza tornerà laddove è stata costruita: la prima parte in un cantiere di Viareggio, poi venne acquistata da Enrico Bogazzi e infine venduta all'armatore del gruppo Stena. Adesso è noleggiata dal gruppo Grendi per la linea su Cagliari trasferita a Marina di Carrara. A vado Ligure (dove attualmente lavorano 17 persone) rimarrà solo l'attività portuale e parte del personale sarà trasferito a Carrara.

L'investimento previsto è di 8,2 milioni di euro nei primi 5 anni di concessione, destinati a dotare le banchine di nuovi mezzi per la movimentazione dei carichi rotabili in arrivo e in partenza. La tipologia di merci (il traffico previsto è tre giorni a settimana) verso la Sardegna spazia dagli alimentari - Lavazza è uno dei clienti - agli elettrodomestici, l'hifi passando per l'abbigliamento

(Coin, Oviesso e Bau sono i distributori). Da Cagliari al continente invece arriveranno arriveranno sale, riso, gesso e altri materiali: e arriveranno sigillati nel container, a zero rischio polveri per rassicurare gli ambientalisti.

I camion? passeranno da Massa. Nessuna polemica. E nessuna volontà di alimentare il campanilismo fra Massa e Carrara. Ma una spiegazione chiara che, prima dell'incontro con la stampa è stata fornita ai sindaci Zuhbani e Volpi.

«I camion al giorno saranno al massimo 120 - ha detto Alberto Musso - e si muoveranno di primo mattino o la sera molto tardi. Un numero che rispecchia la realtà di nicchia che costituisce il nostro gruppo. Per quel che riguarda l'itinerario l'uscita di massa permette un transito su strade meno cittadine». Per migliorare le infrastrutture il gruppo Grendi ha stanziato 450mila euro l'anno, per i prossimi tre anni, all'interno di un piano industriale che supera gli 8 milioni di euro.

Dieci posti di lavoro (per ora).

Con l'arrivo del gruppo Grendi arriveranno anche 10 posti di lavoro. Tanto per cominciare visto che si dovrebbe arrivare - così hanno annunciato i Musso - almeno a venti venticinque assunzioni. I profili professionali ricercati sono illustrati nel sito web del gruppo: si cerca un responsabile, da 1 a 2 impiegati e otto operatori portuali, in particolare autisti di mez-

zi. Al momento sono pervenuti una trentina di curricula e l'azienda ha già cominciato ad avviare i colloqui in prospettiva delle assunzioni.

GIUSEPPE PIRELLA

Grendi saluta Vado e sbarca a Carrara

Carrara - L'operatore ligure ottiene una concessione di 20 anni nel porto toscano e lancia un nuovo servizio su Cagliari.

Carrara - Grendi a dicembre 2015 ha presentato una richiesta di concessione per un'area di circa 40.000 mq nel Porto di Marina di Carrara, con un programma di investimenti pari a 8,2 milioni di Euro nei primi 5 anni.

Il 23 dicembre 2015 il Comitato Portuale di Marina di Carrara ha accettato la richiesta, deliberando una concessione della durata di 20 anni sulla banchina "Buscaioli" al Gruppo Grendi. Grendi aggiunge così un tassello alle sue iniziative in una collocazione molto interessante per la sua centralità rispetto ai traffici.

Il Piano industriale a Marina di Carrara: obiettivi di traffico: 827.000 tonnellate di merce rotabile nel 2016 con la prospettiva di raggiungere 2,8 milioni di tonnellate nel 2020. forza lavoro occupata nello scalo toscano: da 8 a 28 unità. Investimento previsto: 8,2 milioni di euro nei primi 5 anni di concessione, destinati a dotare le banchine di nuovi mezzi per la movimentazione dei carichi rotabili in arrivo e in partenza. Le linee marittime: **Il mercato dei trasporti marittimi in Sardegna sta cambiando molto con il compimento della privatizzazione della Tirrenia, oggi entrata interamente nel gruppo Moby, e l'avvio di due nuove linee marittime da Genova/Livorno per Cagliari e da Livorno per Olbia del gruppo Grimaldi Napoli.**

-segue

«Grendi in questo scenario vuole continuare a crescere e rafforzare la sua posizione di operatore logistico, e non solo marittimo, con una forte specializzazione sulla Sardegna: il progetto è quello di attivare un nuovo servizio da Marina di Carrara e mantenere come porto di approdo della linea Cagliari. Questo permetterebbe di ampliare il mercato al quale il servizio si rivolge perché si avvicina il porto di partenza al mercato. Il mercato a cui Grendi si rivolge infatti è esclusivamente quello delle merci con la possibilità di caricare sulle proprie navi ogni tipo di mezzo dai container, alle casse, alle cisterne, ai semirimorchi e ai carichi "eccezionali" comprese tutte le tipologie di merci pericolose, incluso gli esplosivi, grazie alla specializzazione solo cargo e ad un attento sistema di autorizzazioni. Il primo attracco della Stena Freighter, la nave che effettuerà la rotta Marina di Carrara/Cagliari, è previsto nel porto di Marina di Carrara il 23 aprile. Il Gruppo Grendi, come è sua tradizione, ha avviato da subito un contatto con l'Istituto Nautico: un gruppo di studenti si imbarcherà a breve sulla nave per un'esperienza di studio e di vita a bordo dove potrà conoscere i vari ambienti: dal ponte di comando alla sala macchine e condividere con l'equipaggio i vari momenti del viaggio fino alle operazioni di sbarco».

Ravenna: riqualificato il terminal crociere grazie a fondi europei e di istituzioni locali

Author : com

Date : 4 aprile 2016



(FERPRESS) - Ravenna, 4 APR - Grazie alle risorse del progetto EA SEA-WAY "Europe-Adriatic SEA WAY", finanziato dal Programma Europeo IPA-Adriatico 2007-2013, il Terminal Crociere oggi è provvisto di nuovi servizi, strutture e collegamenti tecnologici all'avanguardia. Così in un comunicato stampa il Comune di Ravenna.

L'investimento totale a carico del progetto europeo EA SEA-WAY è stato di circa 300.000 euro ai quali si sono aggiunti i cofinanziamenti degli enti: Comune di Ravenna 25mila euro, Camera di Commercio e Autorità Portuale per un importo complessivi di circa 400.000 euro.

A circa un anno dall'avvio del progetto, i partner hanno fatto il punto della situazione, in merito alle azioni intraprese, nel corso di una conferenza stampa che si è svolta oggi in municipio.

Sono intervenuti Massimo Cameliani assessore comunale al turismo, Natalino Gigante presidente della Camera di Commercio, Anna D'Imporzano direttrice di Ravenna Terminal Passeggeri, Alberto Rebucci dirigente al Turismo della Provincia di Ravenna- che è stato a lungo coordinatore del progetto, Gianluca Mazzini direttore Lepidaspa e Mirco Bagnari, Consigliere Regionale. Era presente Fabio Guerra, presidente della impresa Gamie di Ravenna che ha realizzato l'impiantistica elettronica.

"La realizzazione di questo progetto - ha affermato l'assessore comunale al turismo e Ravenna digitale Massimo Cameliani - è il frutto della partnership di diversi enti pubblici e di proventi europei grazie ai quali oggi siamo in presenza di un terminal all'avanguardia sotto il profilo della sicurezza, dei servizi e del digitale. In particolare voglio sottolineare come la posa della fibra ottica pubblica, realizzata da Lepidaspa, sia strategica anche per il porto e per le aziende industriali poste sulla via Baiona e nella zona Bassette, in quanto potrà permettere futuri allacci e collegamenti.

Inoltre, sempre grazie alla banda ultra larga i crocieristi possano immediatamente accedere attraverso i loro dispositivi tecnologici alle informazioni e alle app per conoscere da subito le informazioni sulla città

-segue

che li sta ospitando”.

Ecco in sintesi le opere e le iniziative all'attivo:

CABLAGGIO E CONNESSIONE

Sotto il profilo della copertura digitale, un Accordo siglato tra Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, Autorità Portuale e Camera di Commercio e LepidaSpA (la società in house della Regione Emilia-Romagna e degli Enti pubblici del territorio, per la pianificazione, l'ideazione, la progettazione, lo sviluppo, il dispiegamento e l'esercizio della Rete Lepida e dei servizi telematici che sfruttano le infrastrutture di rete) ha permesso di realizzare la rete di accesso in Banda Ultra Larga fra la zona industriale Bassette e il Terminal Crociere di Porto Corsini. Sono stati accesi due punti di rete al Terminal Crociere e alla Capitaneria di Porto. L'obiettivo è stato quello di realizzare un'infrastruttura per cablare l'area con servizi per il Terminal Crociere sia in termini di maggiore sicurezza e fluidità dei flussi di dati relativi alle attività gestionali del terminal stesso sia in termini di maggiori servizi ai passeggeri. Con l'occasione il progetto ha previsto un'ulteriore estensione della rete Lepida finalizzata all'interconnessione di Porto Corsini con il territorio di Casalborsetti e la predisposizione di alcuni punti di spillamento per servire l'Area industriale delle Bassette, l'Autorità Portuale, il territorio di Porto Corsini e per permettere la futura accensione di punti WiFi.

ACCESSIBILITA'

Grazie al Progetto Ea Sea Way il servizio bus dal terminal passeggeri di Porto Corsini alla Stazione e al centro di Ravenna (v.le Farini), dopo aver operato per l'intero anno 2015, da fine maggio e per tutto il prossimo giugno fino alla fine del progetto.

SICUREZZA

E' stata acquisita una nuova strumentazione denominata sniffer (naso elettronico) che viene utilizzata per prevenire l'introduzione sulle navi crociera di polveri esplosive

ACCOGLIENZA

E' stato potenziato (con implementazione del personale addetto) il servizio dell'ufficio Informazioni turistiche in banchina fino al 30 giugno

TERMINAL PORTO CORSINI

La predisposizione del progetto esecutivo dei piazzali e dell'area esterna del nuovo terminal crociere di Porto Corsini

RETE IDRICA

E' stata completata la nuova linea di acqua potabile a servizio del Terminal Crociere a Porto Corsini, e la posa delle tubature per il cablaggio in fibra ottica che ha favorito l'intervento sopraccitato relativo alla banda larga.

Tale opera consente di ottimizzare i costi, di migliorare la qualità del servizio idrico per passeggeri ed equipaggi ed aumentare i livelli di sicurezza del terminal, eliminando così parte della mobilità pesante costituita da autocisterne utilizzate in precedenza per il rifornimento idrico. L'opera è stata cofinanziata dall'Autorità Portuale.

Porti: Ravenna, dispositivo antiesplosivo a terminal crociere

Investimento da 30 mila euro per la sicurezza

(ANSA) - RAVENNA, 4 APR - Il terminal crociere di Porto Corsini, a Ravenna, sarà dotato di uno Sniffer, un 'naso elettronico', per prevenire l'introduzione di esplosivi sulle navi. Il sistema, del costo di 30 mila euro, è già stato acquistato e sarà installato entro la fine di giugno.

L'investimento è parte del piano di interventi co-finanziati attraverso il progetto 'Ea Sea Way', con risorse derivanti dal programma europeo Ipa-Adriatico 2007-2013. "Le merci che verranno caricate sulla nave dovranno passare sotto lo Sniffer - spiega Anna D'Imporzano, direttrice di Ravenna Terminal passeggeri. - Questi dispositivi devono essere all'avanguardia, o evidenziano deficienze". (ANSA).

Container con Suv rubati nel porto di Livorno

Livorno - Auto rubate ritrovate in un container su una nave diretta in Africa. Due Land Rover e un Range Rover sono state recuperate al porto di Livorno nel corso di un'operazione congiunta dalla polizia di frontiera e dall'agenzia delle dogane

Livorno - Auto rubate ritrovate in un container su una nave diretta in Africa. Due Land Rover e un Range Rover sono state recuperate al porto di Livorno nel corso di un'operazione congiunta dalla polizia di frontiera e dall'agenzia delle dogane.

Dai controlli sui container in movimentazione sulla nave "Msc Patricia", partita da Genova e giunta a Livorno per proseguire verso Castellon de la Plana, è emerso che in uno di essi la merce dichiarata non corrispondeva a quella presente nel contenitore. Dall'apertura sono spuntati i tre veicoli. Tutti i mezzi, risultano di recente fabbricazione e sono stati rubati nella provincia di Roma nei giorni scorsi.

A Gas & Heat gli impianti delle navi Desgagnes

Livorno - La società Gas & Heat della famiglia Evangelisti firmerà a breve il contratto per la realizzazione di impianti del carico per due navi (con due in opzione) destinate al trasporto di bitume con l'armatore canadese Transport Desgagnes

Livorno - La società Gas & Heat della famiglia Evangelisti firmerà a breve il contratto per la realizzazione di impianti del carico per due navi (con due in opzione) destinate al trasporto di bitume con l'armatore canadese Transport Desgagnes. **La commessa**, che dovrà essere completata entro l'anno - precisa Il Tirreno - segue quella di uguali impianti destinati a due unità gemelle ora in costruzione presso il cantiere turco di Besiktas.

Gas & Heat aveva già fornito a Fincantieri, per la costruzione del traghetto "Gauthier" i serbatoi e le tubazioni criogeniche di distribuzione. L'azienda inoltre, attraverso il progetto Higas cui partecipa al 45%, sta progettando nel porto industriale di Oristano il primo deposito costiero di gas della Sardegna, con capacità 9.000 metri cubi, così come partecipa a Livorno per la realizzazione di un'infrastruttura analoga insieme a Olt Offshore e Costiero Gas.