



Primo piano:

"...Crollo ponte: Assoporti chiede misure urgenti per Genova..."
(Ansa, Trasporto Europa)

"...Tassa contestata sui Porti: oggi scade l'ultimatum della Ue..." (Il Gazzettino)

Dai Porti:

Venezia:

"...Grandi Navi..." (Il Sole 24 Ore, Informatore Navale)

Genova:

"...Genova verso la zona logistica semplificata..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Corsini, traffico straordinario...troppo entusiasmo..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Messo in esercizio il Gate Transit Security..." (Seareporter)

"...Piombino-Elba non sarà soppressa..." (La Nazione)

Brindisi:

"...Patroni Griffi e Di Majo siglano accordo..." (Il Messaggero Marittimo, Ferpress, Corriere Marittimo, Brindisi Oggi, Brindisi Report, H24 Notizie, Il Messaggero, Il Nautilus, Informazioni Marittime, Brindisi Cronaca, Pressmare, Telenord, The Medi Telegraph)

Messina:

"...Piano del porto e il nodo viabilità..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...L'Autorità del mare a Lisbona con i big player delle crociere..."
(Quotidiano di Sicilia)

Augusta:

"...Via libera all'appalto da 45 milioni..." (Gazzetta del Sud)

Focus: "...Sbarco migranti..." (Il Secolo XIX, Corriere della Sera)

Altre notizie dai porti Italiani

Shipping e Logistica

Informare

Crollo ponte: Assoportri chiede misure urgenti per Genova

Azzeramento tasse di ancoraggio e riduzione accise

Per mitigare gli effetti negativi del crollo di ponte Morandi sull'operatività del porto di Genova, soprattutto a causa della viabilità e dei trasporti, Assoportri chiede misure urgenti. "Per Genova, scalo fondamentale per i collegamenti marittimi nazionali, che vivrà criticità per l'interruzione di linee ferroviarie e autostrada, Governo e Parlamento possono intervenire con delle previsioni specifiche legate allo stato di emergenza dichiarato per Genova, come accaduto in passato per i porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto per i quali sono state inserite misure all'interno della Legge di Stabilità", ha dichiarato il Presidente di Assoportri Zeno D'Agostino. L'intervento prevede l'azzeramento delle tasse di ancoraggio per le navi, sia commerciali che passeggeri, che scalano regolarmente il porto. "Inoltre - dice D'Agostino - si può intervenire anche attraverso una riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi operativi dei terminal". Le misure, secondo Assoportri, "andrebbero a lenire il disagio legato alle difficoltà di inoltro e ricevimento della merce per il porto di Genova".

"La previsione a sostegno delle attività portuali genovesi - secondo il Presidente di Assoportri - dovrebbe restare in vigore fino al termine dell'emergenza creata dal crollo del ponte Morandi. Assoportri da subito è a disposizione del Mit e delle Commissioni parlamentari competenti per definire al meglio le norme da attuare".(ANSA).

Assoporti chiede riduzione tasse portuali a Genova



Per impedire la perdita di traffico del porto ligure dopo il crollo del ponte Morandi, l'associazione delle Autorità portuali chiede l'azzeramento delle tasse d'ancoraggio e la riduzione delle accise sul carburante.

L'interruzione delle principali linee ferroviarie tra il bacino di Sampierdarena e il Nord Italia e quella dell'autostrada tra levante e ponente stanno ponendo al porto di Genova seri problemi di collegamenti. Per evitare che i maggiori tempi e costi sottraggano traffici al porto, Assoporti chiede misure per diminuire i costi portuali, ossia l'azzeramento delle tasse d'ancoraggio e la riduzione delle accise sul carburante usato dai mezzi operativi all'interno dello scalo. "Il Governo e il Parlamento possono attuare provvedimenti specifici legati allo stato d'emergenza, come è avvenuto recentemente per i porti di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari", spiega il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino. "Le misure che proponiamo potrebbero lenire il disagio legato alle difficoltà d'inoltro e ricevimento della merce e dovrebbero restare in vigore fino al termine dell'emergenza creata dal crollo del ponte Morandi". L'associazione ha dichiarato la sua immediata disponibilità per collaborare con ministero dei Trasporti e le Commissioni parlamentari competenti per definire le norme da attuare.

'Sulle grandi navi nuovo scontro con Toninelli: «La sicurezza della città non può cancellare migliaia di posti di lavoro»

Tassa contestata sui Porti: oggi scade l' ultimatum della Ue

'L' accusa di Bruxelles è di concorrenza sleale al resto dell' Europa

ECONOMIA MESTRE Oggi scade l' ultimatum dell' Unione Europea: il Governo italiano deve rispondere alla procedura d' infrazione aperta all' inizio di aprile perché i porti non hanno mai pagato le tasse facendo concorrenza sleale al resto d' Europa, e perché così lo Stato italiano ha rinunciato a una parte di entrate. Si tratterebbe, insomma, di un altro indebito aiuto di Stato come quello degli sgravi fiscali alle aziende veneziane.

I porti italiani rischiano di dover pagare tra i 300 e i 500 milioni di euro di tasse ogni anno, i più deboli come Palermo o Catania potrebbero chiudere, quelli più floridi come Trieste e Genova reggerebbero a fatica l' urto, Venezia vedrebbe drasticamente ridotta la possibilità di fare investimenti, e quindi alla lunga faticherebbe a garantire anche l' accesso in laguna visto che i canali devono essere continuamente scavati, e in ogni caso perderebbe moltissimo in competitività come tutti gli altri scali del Paese.

I vertici degli scali rappresentati da Assoporti hanno lavorato col Governo precedente e con quello attuale, anche con numerose delegazioni inviate a Bruxelles, per scrivere una risposta articolata che spieghi come il caso italiano sia diverso da tutti gli altri perché

le **Autorità di Sistema** percepiscono i canoni concessori per gli spazi che danno ai terminalisti e alle compagnie, ma lo fanno come fossero lo Stato e utilizzano i soldi per investimenti necessari al mantenimento delle strutture. Belgio e Olanda, che sono già stati sanzionati e hanno dovuto adeguarsi facendo pagare le tasse ai porti, sono casi differenti, e in parte lo è anche la Francia contro la quale, allo stesso modo, era stata aperta e conclusa una procedura d' infrazione, mentre ora è la volta di Italia e Spagna.

Della risposta del Governo fino all' altro ieri non vi era traccia e oggi, appunto, scade il termine imposto dalla Commissione europea: «Sono certo che, a prescindere dal colore politico, il governo italiano ha tutelato l' economia del Paese dimostrando la natura pubblica delle funzioni dei porti italiani - dice fiducioso il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico Settentrionale Pino Musolino -. E

-segue

poi vediamo la risposta che ci darà l' Europa».

E se la risposta fosse negativa? Se tutti gli scali dovessero cominciare a pagare le tasse?

«Significherebbe metterli in ginocchio e uccidere la manifattura italiana che di quei porti si serve per spedire e ricevere le merci» afferma Musolino. Anche perché per pagare le tasse i porti sarebbero costretti ad aumentare i canoni concessori del 30 o 40% andando fuori mercato e finendo, così, per favorire i soliti mega porti del nord Europa. Anche se qualcuno da tempo sostiene che dietro a queste procedure d' infrazione non ci sarebbero tanto le reazioni della concorrenza, quanto piuttosto le potenti lobby delle multinazionali cinesi, turche, di Singapore eccetera che spingerebbero per la trasformazione in Società per azioni degli scali italiani per poi poterseli comprare come hanno fatto, ad esempio, con il Pireo in Grecia. (e.t.)

L'Informatore Navale

Venezia: il Governo e' intenzionato al no per l'ingresso delle meganavi da crociere. Max 40mila tonn. di stazza

Venezia, 30 agosto 2018 - "Gradualmente, si dovranno portare tutti i colossi del mare fuori dal perimetro lagunare individuato con il decreto ministeriale del 1985. Il ministro Toninelli ha insistito non a caso su un turismo che deve essere realmente sostenibile. In maniera da garantire la tutela di quello scrigno di tesori che è Venezia". Lo dice oggi in una nota il Ministero delle infrastrutture. "Dunque, no allo scavo di nuovi canali – rileva il Mit – mentre si all'attracco di navi fino a 40 mila tonnellate utilizzando la stazione marittima ed eventualmente quella già pronta e mai usata di Chioggia. Peraltro, bisogna accertare se questo stesso limite sia davvero tollerabile. Senza considerare che il semplice tonnellaggio va sostituito con un parametro più raffinato che tenga conto non solo del peso ma di altri criteri, come ad esempio la sagoma e l'altezza degli scafi". Riguardo infine alle critiche sollevate ieri dal comitato No Grandi navi sulla presunta assenza sul tema da parte del ministero, la nota sottolinea che "bisogna ascoltare le istanze di coloro che conducono da tempo una dura battaglia per allontanare le città galleggianti da Venezia. Battaglia che questo ministero vuole portare avanti senza alcun tentennamento".

TRASPORTI

Venezia, torna lo stop alle grandi navi

Salvini (Interno) pensa a «poteri speciali» per salvaguardare la città

In vista nuovi "poteri speciali" per la salvaguardia di Venezia e sulle cosiddette grandi navi, ha detto ieri il ministro dell' Interno Matteo Salvini. E il ministro delle Infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli parla di (forse) nuovi divieti contro le grandi navi da crociera a Venezia.

Si è riaperto, in un caleidoscopio di colori e di virgolette, il dibattito sulle navi da crociera che entrano in laguna e approdano alla stazione marittima di Venezia. Le navi colossali - le quali governate con lentezza esasperante dai rimorchiatori percorrono il canale della Giudecca e si affacciano davanti a piazza San Marco - suscitano l' indignazione di turisti, intellettuali e abitanti della terraferma. Più cauti fra il sì e il no i veneziani, divisi fra comitati di indirizzi contrapposti.

Nel novembre scorso il "Comitatone" di ministri che collegialmente gestiscono i poteri speciali per la salvaguardia di Venezia aveva definito il percorso per regolare l' impatto ad alta visibilità della navigazione sulla città: saranno imposti limiti aggiuntivi di navigazione alle navi più vistose e saranno allargate le vie d' acqua fra i bassifondi della laguna in modo da spostare lontano dagli occhi dei turisti parte del traffico.

La cronologia in questo caso comincia dal ministro Toninelli che mercoledì aveva confermato la linea consolidata, cioè regolare le grandi navi a Venezia in modo da ridurne la visibilità, senza però danneggiarne l' economia. «Le navi oltre le 130mila tonnellate andranno dirottate su Marghera attraverso il Canale Nord, con accesso dalla bocca di porto di Malamocco-Marghera. Questo mantenendo però la centralità dell' esistente stazione marittima per le unità di medio piccola dimensione», aveva affermato mercoledì il ministro.

Nel leggere queste virgolette mercoledì sono insorti i comitati contro le grandi navi («Toninelli era meglio se stava zitto»), che hanno scritto una nota di protesta. Alcuni parlamentari veneti del Movimento hanno ripreso i contenuti del documento dei comitati in una nota di protesta. Il ministero delle Infrastrutture e trasporti ha ripreso i contenuti del documento dei parlamentari in una nota ufficiale: saranno ascoltate «le istanze di coloro che conducono da tempo una dura battaglia per allontanare le città galleggianti da Venezia», dice la nota ufficiale, «battaglia che questo ministero vuole portare avanti senza alcun tentennamento».

Ieri il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, era a Venezia con il presidente della Regione, Luca Zaia, e il

-segue

sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro.

Ha detto: «Venezia è un patrimonio talmente incredibile che ragioneremo su come dare poteri speciali a qualcuno che possa riassumere le competenze sparse in vari cassetti e che abbia l'onere di decidere, andando avanti e non bloccando tutto. Salvare Venezia non mettendola sotto una teca, lasciandola a disposizione del mondo ma per tutelare un bene che è prima di tutto dei veneziani», e poi Salvini ha confermato la piena intesa («Con il ministro Toninelli lavoro benissimo») e, oltre a soddisfare chi teme le grandi navi da crociera a Venezia, ha dato ragione anche a chi le vuole («La messa in sicurezza della città non può mettere a rischio migliaia di posti di lavoro e centinaia di migliaia dell'indotto, oltre all'economia del turismo»).

Zaia e Brugnaro hanno affiancato Salvini nella tutela della città ma anche della sua economia del mare e del turismo (Zaia: «Venezia e il Veneto non possono rinunciare alla crocieristica»); il Pd attraverso il deputato Nicola Pellicani ha contestato a Toninelli una posizione ambigua. È importante per Venezia mantenere una rotta chiara. Per esempio il presidente dell'Autorità portuale Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, suggerisce «di incontrare al più presto il ministro e le amministrazioni coinvolte per condividere la soluzione e le scelte per Venezia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Jacopo Giliberto

Via alla procedura: Genova verso la zona logistica semplificata

Genova - Simile alla zona economica speciale, il porto del capoluogo potrebbe così ottenere sgravi sulla merce e sulle operazioni.

Genova - «Con grande lungimiranza è stata avviata da parte della Regione Liguria l'avvio della istituzione di una zona logistica semplificata». Lo annuncia Spediporto, dopo la riunione fiume di questa mattina. «Questa opzione - continua l'associazione - riempie di soddisfazione la nostra categoria che vede finalmente concretizzarsi la possibilità di vedere attuate anche attraverso provvedimenti della Regione Liguria significative semplificazioni. La Liguria, Genova, la città non hanno intenzione di lasciare nulla di intentato per la ripresa e Spediporto farà altrettanto per le sue aziende e per tutte le aziende del settore comunque colpite e danneggiate».

La Zona logistica semplificata

I porti che non possono beneficiare delle Zone Economiche Speciali previste dal Decreto Legge 91 del 20 giugno 2017 potranno godere delle procedure semplificate previste dall'articolo 5 (lettera a del comma 1) di tale Decreto. Lo stabilisce la Legge di Bilancio 2018 con l'obiettivo di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle Regioni in cui non si applica la Legge 91/2017 (il cosiddetto Decreto per il Mezzogiorno).

Il testo precisa che in ogni Regione non potrà sorgere più di una Zona Logistica Semplificata e che la ZLS potrà nascere solo nelle Regioni che hanno almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento UE 1315/2013, oppure una Autorità di Sistema Portuale. La Zona Logistica Semplificata avrà una durata di sette anni, rinnovabile per altri sette e sarà adottata su proposta del ministero per la Coesione Territoriale in concerto con quello dei Trasporti. **Per la sua istituzione si applicano le procedure già previste per le Zone Economiche Speciali.**

-segue

I vantaggi

Per la zona logistica speciale sono previsti sgravi fiscali, crediti di imposta, riduzione tasse di ancoraggio, contributo trasporto su ferro, cassa integrazione in deroga per le categorie che non hanno la cig ordinaria, contributi per investimenti, incentivi una tantum per imprenditori ed imprese. Sono previste inoltre assunzioni nei comparti amministrativi strategici legate ai controlli sulle merci.

I moduli per i danni

La Regione Liguria renderà disponibile da domani, 31 agosto, il Modello E per la ricognizione e richiesta dei danni diretti ed indiretti. Il modello dovrà essere compilato da tutte le realtà aziendali che hanno patito e prevedono partiranno danni conseguenza del crollo del Ponte Morandi. La scadenza del termine ultimo per la presentazione della domanda è stata fissata al 1 Ottobre 2018.

Il Messaggero Marittimo

”Corsini, traffico straordinario”troppo entusiasmo!

Rispetto ad altri porti, Livorno, non può essere soddisfatto

LIVORNO – “Straordinari”, cioè *extra ordinaria*, ossia sorprendenti!! Un attributo assai impegnativo e di dubbia rispondenza alla realtà, quello usato dal presidente dell’Authority livornese, Stefano Corsini, per definire – ma sarebbe più adatto il verbo celebrare – il complesso dei più e dei meno (in cui i secondi superano i primi) che ha caratterizzato il traffico dei contenitori a Livorno nella prima metà del 2018 pari a 362.108 teu, -5,2% rispetto al Gennaio-Giugno del 2017.

I corsiniani “dati statistici eccezionali” – ove davvero vi fossero – conseguiti anche grazie al proficuo “lavoro di squadra con la Capitaneria di porto e gli operatori portuali” è stato reso possibile in seguito al fondamentale.. “allargamento provvisorio del canale di accesso, all’illuminazione notturna che rende Livorno potenzialmente (speriamo che allo stato potenziale possa succedere lo stato attuale) scalabile h24, alle ordinanze della Capitaneria che dettano le nuove condizioni per l’ingresso, l’uscita e la manovra delle grandi navi porta container e car carrier in darsena Toscana.

L’entusiasmo che ha spinto Corsini a definire “straordinari” i dati statistici di questo primo semestre dell’anno in corso non sarà, per caso, dovuto al sollievo di non aver dovuto registrare – non ostante le mirabili acrobazie contabili che sanno trasformare i meno in più – dei risultati anche peggiori o, per meglio dire, meno straordinari?.

A dire il vero, a differenza di quanto avviene in altri scali, come, ad esempio, Trieste o Genova, pare ci sia davvero ben poco di cui rallegrarsi. Occorre tener presente che, nel resto del mondo, l’analisi sul movimento dei contenitori si compie calcolando concretamente l’assoluto, cioè includendo i trasbordi e i vuoti (che hanno una loro remunerazione) e che, su questa base, “gente del mestiere” calcola che, se non riusciremo ad intercettare in tutta fretta nuovi traffici, Livorno corre il serio rischio di chiudere il 2018 intorno ai 700 mila teu, (734 mila nel 2017), pari ad una flessione del 4,5%, un dato “straordinariamente” lontano dagli 800.745 teu movimentati nel 2016 quando ancora non esisteva l’Autorità di Sistema. Su questi dati, modesti e non straordinari, c’è veramente poco da discutere, ma, sopra tutto, c’è poco da stare allegri.

Porto di Livorno. Messo in esercizio il “Gate Transit Security”

Livorno – È stato firmato ieri il verbale di collaudo tecnico del GTS3(Gate Transit Security), il software dell’Authority che promette di rivoluzionare le modalità di accesso al porto di Livorno.

Il GTS3 controlla in modo puntuale tutti i mezzi e le persone che transitano dai varchi Galvani, Valesini, Zara e Darsena Toscana, e registra – direttamente al momento del transito lungo ognuna delle corsie – la targa anteriore e posteriore, la foto del veicolo, il numero del contenitore, i dati anagrafici e la foto degli operatori.

Un nuovo sistema di videosorveglianza, attivo h24, permetterà inoltre il controllo dei varchi e la registrazione di quanto accade. Tali dati vengono condivisi tramite collegamenti telematici con la polizia giudiziaria e gli istituti previdenziali per i relativi controlli.

Questo scambio di informazioni in tempo reale consente di verificare nelle banche dati nazionali delle forze dell’ordine la presenza nel porto di persone o mezzi segnalati e di comunicare posizioni lavorative irregolari.

«In un settore altamente concorrenziale come il trasporto intermodale, efficienza e sicurezza sono gli elementi chiave per aumentare la competitività di un porto» ha dichiarato il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini. «Il GTS3 assicura il completo controllo delle procedure di transito senza influire sull’operatività dello scalo».

Identificazione, acquisizione dei dati, matching con le informazioni in possesso delle altre autorità competenti, abilitazione all’accesso: con il GTS3 l’intera procedura di transito può essere gestita in modo sicuro, efficiente e semplificato.

Alcune categorie di utenti potranno infatti stamparsi per conto proprio il permesso. Inoltre, utilizzando i dati acquisiti tramite il Gate Transit Security, l’Ufficio Controllo Accessi e l’Ufficio Sistemi Informativi dell’AdSP, in collaborazione con l’Agenzia delle Dogane e con la Guardia di Finanza, ha realizzato una procedura che permette di velocizzare l’uscita della merce dal porto. Con il nuovo sistema il camionista non dovrà più scendere dal mezzo per l’espletamento delle procedure doganali, ma potrà transitare velocemente a seguito dell’acquisizione telematica di tutti i dati necessari.

Sulla base della messa in esercizio di questo sistema sarà possibile lo sviluppo di nuove implementazioni che potranno migliorare l’operatività del porto tramite l’interscambio di dati tra operatori portuali e Autorità competenti

PIOMBINO **ONORATO**: LE MERCI VANNO A LIVORNO

«Piombino-Olbia non sarà soppressa» Ma resterà soltanto per i passeggeri»

LA LINEA Piombino-Olbia non sarà cancellata, ma resterà solo per i passeggeri, mentre il traffico dei camion (in maggioranza i cargo del gruppo Bartolini) saranno dirottati a Livorno.

A chiarire la strategia del gruppo Moby è Achille Onorato, amministratore delegato del gruppo che alla testata specializzata on line ship2shore.it spiega: «Non si perderanno posti di lavoro e il servizio sarà più efficiente, veloce e frequente».

L' allarme era partito dalla segreteria toscana del sindacato Ugl. Il Telegrafo ne aveva parlato nell' edizione di ieri e il sindaco Massimo Giuliani aveva spiegato che stava lavorando per evitare la cancellazione della tratta da Piombino ad Olbia. Una linea importante per lo scalo piombinese, circa una ventina di persone lavorano infatti per questo collegamento.

«La compagnia, per andare incontro alle mutate richieste di mercato, è obbligata a concentrarsi su Livorno» ha puntualizzato Onorato, precisando però che «tale concentrazione non comporterà nessuna perdita di posti di lavoro.

Anzi, il servizio sarà più efficiente, veloce e le frequenze saranno aumentate». Per quel che riguarda i passeggeri, ha proseguito l' armatore, «la compagnia continuerà a mantenere un ingente numero di partenze da Piombino per la Sardegna, mentre il gruppo continuerà il suo piano di espansione e di creazione di posti di lavoro e di occupazione a Piombino».

Comunque Ugl ha chiesto un incontro all' Autorità di Sistema Portuale di Livorno/Piombino evidenziando che si tratta comunque di un segnale non positivo per Piombino.

Il Messaggero Marittimo

Patroni Griffi e di Majo siglano accordo

Sviluppo del corridoio intermodale Tirreno centrale – Adriatico meridionale

BRINDISI – Questa mattina, negli uffici di Brindisi, il presidente dell'AdSp del Mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale – Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia, Gaeta, Bari e Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro – Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico ro-ro.

“Con la collaborazione dei porti del Tirreno centro settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare ro-ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della Zes della Puglia adriatica e della Zls laziale” ha commentato il presidente Patroni Griffi.

Il presidente di Majo ha inoltre sottolineato che “Attraverso tale accordo, l'AdSp dei porti laziali intende condividere con l'AdSp dell'Adriatico meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici. Con questo accordo – sottolinea altresì di Majo – viene ulteriormente accresciuto il ruolo di porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia”.

“Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia – Ancona (che passa per l'Umbria) e Civitavecchia – Roma – Ortona / Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia – Bari / Brindisi, a servizio in particolare del traffico ro-ro, contribuirà – ha concluso il presidente di Majo – a potenziare il ruolo di “land bridge” dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno centrale e dell'Adriatico centrale e meridionale”.

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

ADSP Adriatico Meridionale e Tirreno Centro Settentrionale: accordo per sviluppo del corridoio intermodale

(FERPRESS) – Brindisi, 30 AGO – Questa mattina, negli uffici di Brindisi, il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

“Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale- commenta il presidente Patroni Griffi.”

“Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici.

Con questo Accordo, sottolinea altresì il Presidente di Majo, viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia.

Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l'Umbria) e Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il Presidente di Majo, a potenziare il ruolo di “land bridge” dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell'Adriatico Centrale e Meridionale.

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Corriere Marittimo

Accordo tra i porti di Puglia e Lazio per la nascita del corridoio intermodale

BRINDISI- Accordo di collaborazione siglato a Brindisi tra le Authority portuali di Bari/Brindisi e Civitavecchia/Gaeta. Presenti all'incontro i rispettivi presidenti: **Ugo Patroni Griffi** e **Francesco Maria di Majo**. La collaborazione, per la durata di due anni, prevede lo sviluppo di un corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale. In primo piano tematiche come: vantaggi ambientali, accesso al porto per le navi ro-ro, a tal fine verrà creato un tavolo per lo sviluppo di progetti condivisi.

Punto strategico dell'accordo lo sviluppo delle diverse direttrici trasversali tra i porti laziali con quelli adriatico centrali e meridionali, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente. L'incremento dei traffici via mare, rispetto a quelli esclusivamente via gomma, produrrà pertanto vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Ugo Patroni Griffi ha commentato l'iniziativa: *"Vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale".* L'Authority laziale metterà in condivisione la propria esperienza in ambito di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale *"promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale"* - ha commentato il presidente di Majo. *Con questo Accordo viene accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia."*

Corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale: sottoscritto l'accordo

BRINDISI- Sviluppo del corridoio intermodale Tirreno Centrale- Adriatico Meridionale: i presidenti delle AdSP MAM e MTCS sottoscrivono un accordo di collaborazione.

Questa mattina, negli uffici di Brindisi, il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP MTCS Francesco Maria di Majo hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

“Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale- commenta il presidente Patroni Griffi.”

“Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici. Con questo Accordo, sottolinea altresì il Presidente di Majo, viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia.

Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l'Umbria) e Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il Presidente di Majo, a potenziare il ruolo di “land bridge” dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell'Adriatico Centrale e Meridionale.

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Brindisi Report

Corridoio intermodale Tirreno-Adriatico: siglato accordo con i porti laziali

BRINDISI - Questa mattina, negli uffici di Brindisi, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP del Tirreno centro settentrionale che ha il suo porto principale in quello di Civitavecchia, Francesco Maria di Majo, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale, -Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

“Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della Zes della Puglia adriatica e della ZLS laziale- commenta il presidente Patroni Griffi.”

“Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici. Con questo Accordo, sottolinea altresì il Presidente di Majo, viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia”.

Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l'Umbria) e “Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il Presidente di Majo, a potenziare il ruolo di “land bridge” dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell'Adriatico Centrale e Meridionale.

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Sviluppo del corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale: sottoscritto l'accordo

Questa mattina, negli uffici di Brindisi, il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

“Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale- commenta il presidente Patroni Griffi.”

“Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici. Con questo Accordo, sottolinea altresì il Presidente di Majo, viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia.

Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l'Umbria) e Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il Presidente di Majo, a potenziare il ruolo di “land bridge” dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell'Adriatico Centrale e Meridionale.

-segue

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Dal Tirreno all'Adriatico, accordo fra autorità portuali. L'intesa riguarda anche Gaeta

Un accordo di collaborazione di due anni per sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia- Gaeta e Bari-Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

È quanto hanno sottoscritto a Brindisi i presidenti delle Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (Mam), Ugo Patroni Griffi, e del mar Tirreno centro settentrionale (Mtcs), Francesco Maria di Majo.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente, informa una nota, verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico 'Ro-Rò.

Un'intesa importante per il porto di Gaeta che ultimamente ha visto calare i propri traffici, tanto che gli operatori hanno espresso forte preoccupazione.

Accordo di collaborazione tra AdSP MAM e AdSP MTCS per sviluppare un corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale

Brindisi-Questa mattina, nella sede di Brindisi dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale, il presidente dell'AdSP MAM, il prof. Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro-Settentrionale,

Francesco Maria di Majo, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione che avrà durata di due anni e servirà a sviluppare il corridoio intermodale -Tirreno Centrale/Adriatico Meridionale-, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, con attività di promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici. Verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro, attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente.

"Finalmente, dopo oltre un anno di lavoro, riusciamo a firmare questo protocollo", commenta il presidente Ugo Patroni Griffi. "Un protocollo, che era nato, in origine, solamente su alcune tematiche, sullo scambio di buone pratiche che riguardavano le questioni ambientali, cioè la tutela ambientale, la declinazione ambientale dell'economia del mare. Oggi ci sono una serie di filoni molto interessanti, alcuni che riguardano la riduzione del consumo-, quindi l'autoproduzione energetica: i porti hanno degli spazi enormi ed hanno la capacità di prestarsi ad esperimenti molto virtuosi, come la generazione elettrica da fonti rinnovabili.

"Insieme al Politecnico di Bari stiamo portando avanti un paio di progetti come la realizzazione di impianti di alimentazione di colonnine per autoveicoli: attraverso la realizzazione di impianti fotovoltaici che alimenteranno le colonnine, ma anche relizzando degli aero-generatori, disegnati da Renzo Piano denominati -Libellula-, praticamente dei mini-eolici con un ridotto impatto ambientale ed una certa gradevolezza estetica ma ci permetterà di investire in nuovi autoveicoli dell'Autorità prediligendo l'alimentazione totalmente elettrica peraltro prodotta da impianti interni al porto, il massimo sotto il profilo ambientale!".

"Ci sarà l'opportunità di monitorare, come stiamo facendo già nel progetto del 5G(Bari-Matera 5G ndr), il rispetto delle normative ambientali da parte delle compagnie, attraverso droni per verificare, già quando la nave è in avvicinamento se fa lo -Switch- del carburante (da carburante pesante a carburante a ridotto contenuto di zolfo) riducendo il carico inquinante". "Per questi progetti, con un certo orgoglio, il porto di Bari sarà premiato il 19 a Ferrara come miglior -Smart Port-".

"Il traffico che cresce attualmente nel Mediterraneo è quello dei rotabili, un traffico che va assecondato e va permettendo di crescere in maniera organica, ecologicamente compatibile, e per questo abbiamo deciso di impegnarci sullo sviluppo di questo traffico e su quelli che si chiamano i corridoi trasversali, cioè la possibilità per un rotabile di partire dall'Oriente, magari dai paesi -Middle-East-, Turchia, Egitto, Grecia, Bulgaria, Russia, e arrivare in Occidente, sia nell'Africa Occidentale, Tunisia e Marocco e sia nell'Europa del Nord, Marsiglia, Barcellona. Gli operatori, ci stanno credendo, stanno già sviluppando delle tariffe integrate, facendo una specie di -co-sharing-fra compagnie, dobbiamo crederci anche noi ed assecondare gli operatori insieme agli enti locali permettendo a questo traffico di trovare i servizi di cui ha bisogno".

Il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco Maria di Majo:"Un accordo che si muove su tre direttrici, la parte ambientale, la trasversalità e la sinergia tra ZES e ZLS. Il tema ambientale è molto importante, e non sono soltanto investimenti tecnologici che possono essere fatti all'interno del porto, ma è proprio il tema della trasversalità nella combinazione mare-gomma-mare, che porterà un grande vantaggio a livello ambientale. Portare la merce da Barcellona, farla giungere a Civitavecchia e ripartire, ovviamente su gomma, arrivando sull'Adriatico e proseguire il suo viaggio su nave, tutto ciò genera, in termini di emissioni, un numero molto significativo rispetto al -tutto gomma- che oggi, ancora purtroppo, continua ad essere utilizzato; il traffico che dalla Penisola Iberica, passa per le strade liguri o anche della Pianura Padana, giunge poi nella Penisola Balcanica, un traffico che sta aumentando, quindi il fatto di offrire questo trasporto intermodale, genera già un vantaggio in termini ambientali molto interessante.

Questo è il nostro ruolo di presidenti di Autorità, di trovare, di agevolare, di facilitare lo sviluppo di questo trasporto intermodale in cui la dimensione marittima è prevalente". "il porto di Civitavecchia insieme con quello di Barcellona è stato il primo a vincere un progetto proprio sull'argomento dell'intermodalità, in cui si sviluppa il collegamento tra i due porti realizzando dei Pir dedicati al traffico Ro-Ro e facilitando anche il discorso degli accessi al porto, quindi cercando di dislocare il più possibile lontano dal contesto cittadino, ed avere delle vie di uscita e di ingresso più rapide possibili, il cosiddetto problema del -Transit time-".

-segue

Durante la conferenza stampa è intervenuto l'Onorevole Ettore Rosato, vice presidente della Camera dei Deputati: "Due impressioni, la prima è quella che siamo di fronte a due Autorità Portuali che svolgono con grande attenzione quel ruolo che la legge gli ha affidato, cioè quella di essere promotrici di buone pratiche che consentono, poi, a chi effettivamente fa gli affari, cioè gli operatori di trovare un sistema portuale, un sistema logistico adeguato per fare il mestiere a cui sono chiamati e quindi l'accordo che oggi hanno sottoscritto, credo, sia un ottimo accordo che va nella direzione di sviluppo di un sistema nazionale portuale che lavori in sinergia per far crescere l'economia. Secondo me è sempre stato sottovalutato l'apporto occupazionale che può generare un sistema portuale. La seconda osservazione che faccio è quella di un'attenzione particolare che questo può dare, in particolare, al Sud, è evidente che un sistema portuale che vuole emergere ha bisogno di avere infrastrutture logistiche efficienti, ed in questa direzione, in questi anni si è sviluppato con grande attenzione sui sistemi portuali del Sud".

Il Sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi interviene: "Questo rappresenta per noi un ulteriore tassello di sviluppo del territorio e mi fa molto piacere che si pensa e si immagina una ricostruzione anche di un modello di sviluppo, ripartendo anche dalla salvaguardia e dalle questioni ambientali. C'è molto di simbolico in questo accordo, perchè Brindisi e Civitavecchia ospitano le due centrali a carbone e sono qui in attesa di una sfida importante che ovviamente la SEN (Strategia Energetica Nazionale) pone un obiettivo; i traffici del carbone qui a Brindisi stanno naturalmente anche scemando, quindi come ha ricordato il presidente abbiamo tutti una sfida, salvaguardare l'ambiente, la salute dei cittadini e anche, ovviamente, salvaguardare i posti di lavoro e le occupazioni. Questo è un accordo che risponde alle attese dei nostri territori".

Salvatore Carruezzo

Informazioni Marittime

Corridoio Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, accordo tra le Authority

Sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra le due aree della penisola. Questo l'obiettivo comune dell'accordo di collaborazione, della durata di due anni, sottoscritto giovedì a Brindisi dal presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo. Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

I commenti

"Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale", commenta il presidente Patroni Griffi. "Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici".

"Con questo Accordo - sottolinea altresì il presidente di Majo - viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia. Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l'Umbria) e Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il presidente di Majo, a potenziare il ruolo di "land bridge" dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell'Adriatico Centrale e Meridionale".

Le direttrici trasversali

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, spiegano le due Authority, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

IL RETROSCENA

La proposta di Patroni Griffi a Rosato «Zone franche per potenziare le Zes»

«Basta una leggina», dice il presidente Authority al vice presidente della Camera

Le Zone economiche speciali «all'italiana» sono solo il punto di partenza perché manca il catalizzatore sulle quali invece le Zes in altri Paesi del mondo anno potano contare: una disciplina doganale adeguata. Per questo il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi ha appoggiato alla presidenza del vice presidente della Camera dei deputati Enrico Rosato per lanciare una proposta consegnata già al ministro per il Sud Barbara Lezzi e al presidente della Regione Michele Emiliano.

Si tratta, per la precisione, della creazione di zone franche. Tra le altre cose, riuscirebbe a dare vita ad un numero di posti di lavoro tale da compensare la perdita di occupazione che avverrà quando la centrale «Federico II» chiuderà i suoi, nel 2025, come previsto dalla Strategia energetica nazionale.

«La Zes all'italiana è un qualcosa - ha fatto notare il presidente dell'Authority - che non esiste al mondo. C'è la semplificazione, ci sono le rovinde ma manca quello che è lievito che ha fatto crescere le Zes di tutto il mondo ed è determinato dalle manovre anticicliche: la disciplina dei dazi doganali. Dobbiamo realizzare all'interno delle Zes, e qua Brindisi lo possiamo fare perché qui c'è un retroporto unico in Italia e contiguo al porto, delle zone franche. E siccome le zone franche sono previste dal Codice dell'unione doganale e i chiamano Zone doganali incluse, basta una leggina, si

Un nuovo sviluppo



Trasformazioni

«Qui c'è un serio problema di riconversione industriale. Ci serve il manifatturiero»



Visione

«Anticipare la chiusura di Enel e i suoi effetti sull'occupazione per «bilanciare» i posti persi»



Accanto, da sinistra, il vice presidente della Camera dei deputati Enrico Rosato, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, il presidente dell'Autorità portuale del Tirreno centrale Francesco Maria Di Majo ed il sindaco di Brindisi Riccardo Pisci nella sede della ex Autorità portuale per la firma di un accordo

fanno tante leggine, se ne può fare una per il Meridione, con cui intercludere 50-10 ettari in prossimità dei porti di Bari e di Brindisi? Penso che si possa fare».

Questo, ha proseguito il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, «ci permetterebbe di potenziare l'effetto gateway del porto, attirando degli investitori che vogliono non solo movimentare la merce verso la destinazione finale ma anche valorizzarla sul territorio. E questo crea occupazione, crea valore aggiunto grazie al made in Italy». E grazie alle zone franche, chi vuole vendere all'estero il vero, legittimo made in Italy lo può fare realizzandolo in



un'area che, a livello doganale, è fuori dal circuito dell'Unione Europea e dunque può partire (da Brindisi) per i mercati esteri senza essere soggetta a dazi, risultando quindi più competitiva.

«Questo - ha concluso - ci serve per attirare il manifatturiero, che a noi serve, perché oggi abbiamo un serio problema di riconversione industriale. Noi dobbiamo anticipare la curva economica, dobbiamo anticipare quelli che saranno gli effetti della chiusura della centrale elettrica, non aspettare fino all'ultimo momento. È un intervento del genere, siccome ho già preso contatti con l'associazione mondiale delle zone franche e già c'è un interesse degli investitori di investire su una

cosa del genere, ci permetterebbe di creare quell'occupazione per controbilanciare la perdita di occupazione di altre industrie che sono impattanti e che, conoscendo la storia di chi oggi amministra la città, si tenta sicuramente di superarla».

Un atteggiamento molto apprezzato dal sindaco Riccardo Rossi, che era presente insieme al vice presidente della Camera al momento della firma dell'accordo tra le due Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale e del Tirreno centrale. «Mi fa molto piacere - ha commentato Rossi - che si immaginino un modello di sviluppo partendo dalle questioni ambientali. E mi sembra molto simbolico che oggi ad incontrarsi siano Brindisi e Civitavecchia che ospitano le due centrali a carbone dell'Enel. Parliamo di una sfida importante, perché la Sen, la Strategia energetica nazionale, pone un obiettivo che ormai tutti conosciamo ed i traffici del carbone anche su Brindisi stanno scemando. Abbiamo quindi tutti una sfida, salvaguardare l'ambiente, la salute dei cittadini ma anche i posti di lavoro. E questo è un accordo, un modello, che risponde agli interessi del territorio. Quindi io vi ringrazio».

Molto soddisfatto anche il vice presidente della Camera. «Penso - ha detto compiacendosi per la collaborazione tra enti che prima della riforma difficilmente avrebbero dialogato andando oltre la competizione - sia sempre stato sottovalutato l'apporto enorme in termini di occupazione che può offrire il sistema portuale».

F.R.P.

Accordo di collaborazione firmato dai presidenti delle AdSP MAM e MTCS

Questa mattina, negli uffici di Brindisi, il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

“Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedimentali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale- commenta il presidente Patroni Griffi.”

-segue

“Attraverso tale accordo, l’AdSP dei porti laziali intende condividere con l’AdSP dell’Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l’uso di combustibili alternativi per l’autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici. Con questo Accordo, sottolinea altresì il Presidente di Majo, viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l’integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia.

Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l’Umbria) e Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il Presidente di Majo, a potenziare il ruolo di “land bridge” dell’Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell’Adriatico Centrale e Meridionale.

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell’Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell’aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Porti, nasce il corridoio intermodale fra Puglia e Lazio

Intesa fra le due Autorità di Sistema su collegamenti stradali, ferroviari e logistici

Negli uffici di Brindisi, il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo hanno sottoscritto un **accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.**

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

“Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedurali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale”, commenta il presidente Patroni Griffi.

“Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici. Con questo accordo – sottolinea il Presidente di Majo – viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia”.

Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l'Umbria) e Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il Presidente di Majo, a potenziare il ruolo di “land bridge” dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell'Adriatico Centrale e Meridionale.

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Bari e Civitavecchia, accordo di collaborazione

Genova - Le due Authority firmano un'intesa: sinergie su progetti di efficientamento dei traffici.

Genova - Questa mattina, negli uffici di Brindisi, il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale.

Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro. «Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedimentali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale» commenta il presidente Patroni Griffi.

«Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici. Con questo Accordo - sottolinea il Presidente di Majo - viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia».

Il collegamento tra il waterfront e la zona industriale di Giammoro

Piano del porto e il nodo viabilità

Asse viario, strada Asi e aree industriali: infrastrutture e ipotesi di sviluppo

Milazzo Il Prp, che dovrà essere adottato dall' **Autorità portuale**, riguarderà il tratto compreso tra il molo Marullo e la foce del torrente Muto, ossia il "grande porto" ridisegnato dal passaggio delle competenze dall' **Autorità marittima milazzese** all' **Authority di Messina**.

Proprio per questa ragione la strada di collegamento tra il porto di Milazzo e la zona industriale di Giammoro assume un significato particolare in quanto finalizzata ad alleggerire una viabilità ordinaria che già si ritrova a dover sopportare un carico enorme di mezzi. Le indicazioni che a suo tempo diede il progettista, l'ing. Giuseppe Mallandrino, sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi secondo una filosofia che prevede, man mano, che dall'interno del porto (molo Marullo, ndr), ci si sposti verso l'esterno, e la previsione crescente dei mezzi da collocare.

Sulla strada però sono sorte delle divergenze che sino ad ora hanno bloccato ogni cosa. Ora l'idea è quella di predisporre una variante che preveda di intervenire sull'attuale arteria Asi, che come è noto versa in stato di abbandono, per realizzare un collegamento diretto tra lo svincolo dell'asse viario e appunto la strada che da Archi conduce sino a Giammoro.

Modifiche tecniche, prevedendo - se necessario anche un cavalcavia - per dare attuazione finalmente a quella viabilità di collegamento tra il porto di Milazzo le aree industriali di Pace e S. Filippo del Mela. Per loro quella strada rappresenta l'ultima occasione di rilancio della zona Asi, da tempo in forte crisi con alcune industrie in ginocchio e molte altre che hanno chiuso i battenti. Considerazioni che hanno portato due anni fa l' **Autorità portuale** a prevedere un intervento strutturale nel Piano triennale delle opere pubbliche, denominato "Comune di Pace del Mela-Lavori adeguamento della viabilità di accesso esistente al pontile Asi" per un importo previsto di euro 1 milione 500mila euro.

Oggi che sono partiti i lavori del pontile, occorre concentrarsi pure su quest'opera.

La strada, infatti, sebbene non compresa entro i confini demaniali di competenza dell' **Autorità portuale**, può rivestire interesse in quanto opera di collegamento a servizio del porto. Riprendere l'accordo che fu oggetto di un protocollo d'intesa che i sindaci hanno firmato con l' **Autorità portuale** permetterebbe di definire le strategie e poter finalmente immaginare lo spostamento del traffico commerciale da Milazzo a Giammoro.(r.m.)

Focus

La strada, sebbene non compresa entro i confini demaniali di competenza dell' **Autorità portuale**, andrebbe a rivestire interesse in quanto opera di collegamento anche a servizio del porto. Il Prp, che dovrà essere adottato dall' **Autorità portuale**, riguarderà il tratto compreso tra il molo Marullo e la foce del torrente Muto, ossia il "grande porto" ridisegnato dal passaggio delle competenze dall' **Autorità marittima milazzese** all' **Authority Messina**.

L' Authority parteciperà al Seatrade cruise med che si terrà il 19 e il 20 settembre

L' Autorità del mare di Sicilia orientale a Lisbona con i big player delle crociere

Tra gli obiettivi, acquisire nuove compagnie che ancora non scalano Catania

L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale parteciperà al Seatrade Cruise Med che si terrà a Lisbona il 19 ed il 20 settembre 2018. Si tratta della più importante fiera crocieristica dopo il Seatrade Cruise Global che ha luogo ogni anno a Miami. Il Seatrade Cruise Med raggruppa espositori da tutti i settori dell' industria crocieristica; dal Mediterraneo ed oltre. In questa occasione si possono incontrare centinaia di espositori e creare nuove opportunità di business.

Il Seatrade Cruise Med è un evento da non perdere per chi lavora nel settore delle crociere, in quanto offre l' opportunità di concentrarsi sulla gestione della crescita, prepararsi per il futuro e individuare nuove opportunità commerciali, grazie ad una piattaforma dedicata ad esplorare il futuro delle crociere nel Mediterraneo e nei suoi mari adiacenti.

L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale parteciperà con un proprio stand all' interno dell' area di MedCruise, l' associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo. Numerosi gli incontri già fissati con i player del settore, Carnival Corporation, Aida Cruises, Disney Cruises, Celestial Cruise, Tui, solo per citarne alcuni.

Durante la fiera si terranno vari incontri anche tramite le associazioni Clia, l' associazione internazionale delle compagnie da crociera, e MedCruise, che organizzeranno vari eventi che uniscono la presenza dei rappresentanti delle compagnie e degli operatori di settore.

L' obiettivo che l' AdSP si prefigge, insieme a Global Ports, la società che amministra il Terminal Crociere a Catania, è quello di consolidare le toccate nave già esistenti e di stringere accordi produttivi con le compagnie che per ora non scalano Catania. Nell' ottica del raggiungimento di questo obiettivo, è in programma anche un profondo restyling del terminal crociere, che possa renderlo ancora più fruibile e piacevole per i crocieristi sbarcanti, imbarcanti o in transito.

Numerosi, comunque, sono già i servizi offerti agli ospiti delle navi da crociera. Nel piazzale antistante il terminal si trova una struttura denominata Gic (Guest information service) che, con personale

-segue

multilingue, fornisce informazioni ai crocieristi che non usufruiscono del tour offerto dalla nave, su tutto ciò che c'è da visitare, da gustare o da comprare a Catania e in tutte le destinazioni raggiungibili da Catania in mezza giornata. Vi è inoltre un info point del Comune di Catania che distribuisce mappe e informazioni ai turisti interessati ad una passeggiata per il cuore pulsante della città.

La stagione crocieristica 2018 rappresenta un anno di svolta denso di novità, dal ritorno di Costa Crociere alla presenza di numerose navi del segmento luxury, quali Club Med, Croisi Europe, Variety Cruises e Voyages to Antiquity. I 70 scali con un numero totale di 130.000 passeggeri, quasi doppio rispetto al 2017, determinano una netta inversione di tendenza rispetto al trend degli ultimi anni. Il 2019 vede un'ulteriore crescita sia di toccate nave che di passeggeri.

La partecipazione alla fiera di settore sarà un'ottima occasione per mantenere i rapporti con i decision maker delle compagnie e per affrontare temi di interesse generale relativi al settore delle crociere.

Nuovi piazzali

Porto di Augusta, via libera all' appalto da 45 milioni

Sebastiano Salemi Augusta Il progetto prevede la realizzazione di nuovi piazzali sulla banchina commerciale megarese.

L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale ha pubblicato il bando di gara europeo per appaltare i lavori di completamento del porto, che prevede l' acquisizione di aree e la realizzazione dei nuovi piazzale attrezzati (primo e secondo stralcio unificati) per un appalto pari a 47 milioni 295 mila euro, di cui 45 milioni e 549 mila euro per l' esecuzione dei lavori e un milione e 746 mila relativi agli oneri per la attuazione del piano di sicurezza, non soggetti a ribasso. Il bando scade il prossimo 12 ottobre e i lavori dovrebbero essere realizzati in 884 giorni dalla data di consegna.

Si completerà così un' opera che nel 2013 era stata contestata dalle associazioni ambientaliste.

Migranti, l' Ue respinge la rotazione dei porti. Salvini: valutiamo l' uscita

La missione Sophia non cambia Il ministro Trenta: «Sono delusa»

Marco Bresolin INVIATO A BRUXELLES Un altro buco nell' acqua. Non cambiano le regole dell' operazione Sophia. Almeno non nell' immediato, come è tornato a chiedere ieri il governo. Se ne riparerà da qui alla scadenza del mandato, prevista per fine anno.

Al di là delle tempistiche, comunque, non trova sponde il piano italiano di inserire nel piano operativo la rotazione dei porti per lo sbarco dei migranti salvati (oggi le navi devono attraccare tutte in Italia). Come ha confermato il ministro della Difesa, Elisabetta Trenta, nel vertice di ieri a Vienna l' Italia ha trovato «alcune porte aperte e altre chiuse». Per una modifica delle regole serve l' unanimità, ma in realtà le aperture sono state pochissime e timide. «Sono delusa, ho visto che l' Europa non c' è», lo sfogo del ministro.

L' ULTIMATUM SCADUTO Dunque ora cosa intende fare il governo? Darà seguito alle minacce oppure farà un passo indietro? A fine luglio, il ministro degli Esteri Moavero Milanesi aveva «concesso» cinque settimane agli altri governi Ue per trovare una soluzione entro la fine di agosto. Diversamente l' attracco nei porti italiani non sarebbe stato garantito alle navi di «EunavForMed». Il mese scade oggi e il lavoro diplomatico per evitare la rottura

prosegue in extremis: il titolare della Farnesina porterà sta mane il dossier sul tavolo dei ministri degli Esteri, riuniti nella capitale austriaca. Ma i segnali sono tutt' altro che positivi, anche perché i toni di sfida degli ultimi giorni non aiutano a trovare alleati. Matteo Salvini è per la linea dura e insiste nel dire che il governo dovrà «valutare se continuare a spendere soldi per una missione che sulla carta è internazionale, anche se poi gli oneri ricadono soltanto su un Paese». Il ministro Trenta non si sbilancia: «Faremo le nostre considerazioni». Chi ha assistito al suo intervento al Consiglio di ieri lo descrive come «misurato e per nulla minaccioso». Federica Mogherini, che ha presieduto la riunione tra i ministri, assicura: «È emerso il sostegno, da parte di tutti gli Stati, all' operazione e alla sua continuazione». Le discussioni continueranno nelle prossime settimane.

GLI INTERESSI ITALIANI Una fonte diplomatica spiega: «L' Italia è il primo beneficiario della missione militare, che ha come principale compito il contrasto dei trafficanti. Rinunciarci sarebbe un autogol». Le attività di ricerca e salvataggio, infatti, non sono le principali.

-segue

Sophia è nata con l'obiettivo di contrastare i trafficanti di esseri umani e il mandato è stato poi esteso all'addestramento della guardia costiera libica (che intercetta i barconi e li riporta sulla costa nordafricana). Inoltre non va dimenticato che l'Italia ha il comando della missione «que sto -fa notare un'altra fonte - le garantisce il controllo e il monopolio delle informazioni sulla Libia». Secondo alcune delegazioni, la proposta italiana per una rotazione dei porti si scontra con il principio del porto sicuro più vicino. Ma soprattutto mette a rischio l'operatività della missione. «Portare in Spagna una nave con delle persone intercettate nel canale di Sicilia, navigando per giorni, non avrebbe senso» riassume una fonte. Altro discorso è re distribuire i migranti una volta sbarcati (in Italia). Ma su questo punto i ministri della Difesa hanno ricordato di non avere competenza. Il tema - dicono - va affrontato al tavolo dei capi di Stato e di governo (che si riuniranno a Salisburgo il 20 settembre) e nel quadro della riforma di Dublino. «Perché - ha fatto notare Jean Asselborn, ministro degli Esteri lussemburghese - la redistribuzione volontaria non può funzionare. Servono quote obbligatorie». Citofonare Visegrad.

MARCO BRESOLIN

Il retroscena

Al lavoro il partito del dialogo La ministra Trenta: «Delusa ma ci sono spiragli»

ROMA Nel porto di Catania, non lontano dall'ormeggio della nave «Diciotti» della nostra Guardia Costiera - che è stata sotto i riflettori delle tv per 5 giorni con 177 immigrati trattenuti a bordo per ordine del ministero dell'Interno Matteo Salvini - fanno scalo anche le unità della missione europea Sophia-EunavForMed a guida italiana. Sono le navi militari che dal 2015 fanno la spola tra i gli scali siciliani e il Mediterraneo centrale per le operazioni di salvataggio dei migranti. Nei piani del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e della ministra della Difesa, Elisabetta Trenta, quella banchina insieme agli altri porti italiani dovrebbe essere utilizzata solo a rotazione dalla flotta europea: vale a dire con un ritmo di sbarchi di migranti quanto meno alternato, tra un porto italiano e uno di un altro partner europeo.

Ma ora l'Europa a Vienna ha di fatto congelato la proposta italiana, con la scusa formale che l'operazione «Sophia» è operativa fino al 31 dicembre 2018 e fino ad allora le regole d'ingaggio negoziate nel 2015 restano tali. Il premier Conte e la ministra della Difesa in particolare hanno già espresso la loro profonda delusione a nome del governo italiano ma - in linea con il partito del dialogo sostenuto anche dalla Farnesina con la

sponda del Quirinale - da Palazzo Chigi e dal ministero di via XX settembre nessuno ha provato ad alzare i toni. E la stessa ministra Trenta, che molti sforzi ha fatto per provare a convincere i partner europei, ha parlato di «molte porte chiuse» ma anche di alcune «porte aperte». Il partito del dialogo, infatti, spera che oggi, quando ad incontrarsi nella capitale austriaca saranno i ministri degli Esteri, la risposta fornita al responsabile della Farnesina Enzo Moavero Milanesi da alcuni Paesi volenterosi (a partire dalla Germania) sia più flessibile.

Per questo un'ala del M5S, il partito che esprime la ministra della Difesa, insiste sulla modifica delle regole di ingaggio della missione Sophia: «E' una proposta di buon senso, l'Italia non può ritrovarsi a offrire l'unico porto di sbarco per i migranti salvati nel Mediterraneo», osserva Vito Petrocelli presidente della commissione Esteri del Senato.

Nella Lega, invece, lo schiaffo di Vienna ha provocato una reazione più ruvida: «Era ampiamente

-segue

prevedibile visto il precedente della risposta del commissario Oettinger a Di Maio», osserva il sottosegretario alla Difesa Raffaele Volpi. Già martedì, incontrando il leader ungherese Orbán a Milano, il suo segretario Matteo Salvini era stato esplicito e ieri a Venezia ha ribadito che «l' Italia valuterà se continuare a spendere soldi per questa missione». La decisione potrebbe arrivare la prossima settimana quando i ministri coinvolti vedranno Conte a Palazzo Chigi per fare il punto sull'immigrazione.

DINO MARTIRANO