



Primo piano:

- **D'Agostino:Una Zona speciale per sostenere il porto di Genova**
(The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima,Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...Senza crociere a rischio 4000 posti..."

(Messaggero Marittimo, TrapaniOk, L'Informatore Navale, Ansa, Ferpress, Informazioni Marittime, Corriere Marittimo, Il Sole 24 Ore)

"...Statistiche in crescita sui traffici..." (Press Mare)

Genova:

"...Nuove procedure di urgenza per snellire i controlli..."

(Messaggero Marittimo, Messaggero Marittimo, Ferpress, Ansa, Il Secolo XIX)

"...Pressing su Pettorino, ma Toninelli lo àncora..."

(The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Giornalisti cinesi, in visita al Container Terminal..."

(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Volano i traffici ro-ro..." (Il Tirreno, Il Nautilus)

"...Aumento livelli di security ai varchi portuali..."

(Corriere Marittimo, Il Tirreno)

"...sequestrata la tensostruttura utilizzata da Grimaldi..."

(The Medi Telegraph, Il Tirreno)

Piombino:

"...Arrivata la prima nave con carico "made in jindal"..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Civitavecchia:

"...grande partecipazione al Tavolo per lo sviluppo turistico-

commerciale..." (PressMare, Civonline)

Brindisi:

"...Accordo tra i porti di Puglia e Lazio..."

Taranto:

"...Il fam trip sul turismo crocieristico a Taranto..."

(Ferpress, Il Nautilus)

Messina:

"...L'Authority ricomprensiva Villa e Reggio..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie dai porti Italiani e esteri

Shipping e Logistica

Informare

L'Avvisatore Marittimo 1 Settembre 2018

Il Secolo XIX

ZENO D' AGOSTINO Il presidente nazionale delle Authority: «Bisogna istituire subito la Zona economica speciale, solo così la città può ripartire»

«Salvare il porto significa salvare tutto il Sud Europa»

Simone Gallotti /GENOVA Dobbiamo sostenere la richiesta di Genova di accedere ai vantaggi della zona economica speciale. Ma dobbiamo anche vigilare: il rischio è che la burocrazia impantani un percorso necessario al porto e che finisca come a Napoli dove manca un decreto e la zona economica speciale è ferma al palo». Zeno D' Agostino guida Assoporti, l' associazione degli scali italiani, e ha in mente un piano «per supportare al massimo l' iniziativa della Regione».

L' iter per trasformare Genova in zona logistica è iniziato. È una buona risposta alle difficoltà logistiche dopo il crollo del Morandi?

«Sì, perché i fronti su cui intervenire sono due: quello delle infrastrutture, che mi pare siano necessarie soprattutto in questo caso, e quello software, con iniziative legate al miglioramento dei servizi».

I vantaggi della zona speciale quali sono?

«Basta pensare alle facilitazioni economiche previste: se potenziamo gli strumenti previsti con un abbattimento significativo degli oneri sociali, per Genova è un' ottima notizia. Nella zona logistica speciale poi sono previsti sgravi e leve fiscali per le aziende che così potranno compensare la situazione difficile. Tutto il Paese e il Nord Italia ne trarrebbero un beneficio».

Le aziende logistiche soffrono...

«Ma è con questi strumenti che le incentivi e liberi risorse addirittura per investimenti. Mi spiego: queste misure vanno ad incidere concretamente sulle aziende e sui lavoratori e so no questi incentivi che fanno cambiare idea agli imprenditori e consentono loro di confermare la presenza sul territorio».

Teme che qualcuno possa lasciare Genova?

«Ad oggi non credo. Se poi si fa la zona logistica speciale, si tampona a dovere l' eventuale emorragia. Sono più preoccupato per altro...».

Per cosa?

- segue

«Per gli investitori che avevano messo il Mediterraneo tra le loro priorità.

L' Europa del Sud, almeno nei porti, è tornata appetibile recentemente e con i tutti i porti italiani siamo riusciti a formare una squadra compatta che presentasse l' offerta italiana al mercato. Il crollo del Ponte Morandi potrebbe cambiare questo feeling che si era creato».

Si riferisce ai cinesi e ai progetti sulla Via della Seta?

«Non solo. Sono in tanti ad essere interessati ai porti italiani. Ora l' attenzione deve anche spostarsi su chi era intenzionato ad investire a Genova: dobbiamo convincerlo che è ancora una buona idea. Con la zona logistica speciale avremmo una carta in più, a patto che non succeda come a Napoli...».

Cosa è successo?

«Il decreto per le Zone economiche speciali, che potrebbero dare nuovo impulso allo scalo campano e agli altri porti del Mezzogiorno, è fermo perché il governo non è ancora riuscito a nominare i suoi due rappresentanti nel comitato di indirizzo e a scrivere il decreto attuativo: così rischia di bloccare investimenti e speranze. Non possiamo permetterlo, tanto meno per Genova e per la situazione di emergenza. Per questo, come Assoporti, vigileremo perché l' iter venga completato nel minor tempo possibile».

-

SIMONE GALLOTTI

The Medi Telegraph

D'Agostino: «Una "zona speciale" per sostenere il porto di Genova»

Genova - «Dobbiamo sostenere la richiesta di Genova di accedere ai vantaggi della zona economica speciale. Ma dobbiamo anche vigilare».

Genova - «Dobbiamo sostenere la richiesta di Genova di accedere ai vantaggi della zona economica speciale. Ma dobbiamo anche vigilare: il rischio è che la burocrazia impantani un percorso necessario al porto e che finisca come a Napoli dove manca un decreto e la zona economica speciale è ferma al palo». **Zeno D'Agostino guida Assoport**, l'associazione degli scali italiani, e ha in mente un piano «per supportare al massimo l'iniziativa della Regione».

L'iter per trasformare Genova in zona logistica è iniziato. È una buona risposta alle difficoltà logistiche dopo il crollo del Morandi?

«Sì, perché i fronti su cui intervenire sono due: quello delle infrastrutture, che mi pare siano necessarie soprattutto in questo caso, e quello software, con iniziative legate al miglioramento dei servizi».

I vantaggi della zona speciale quali sono?

«Basta pensare alle facilitazioni economiche previste: se potenziamo gli strumenti previsti con un abbattimento significativo degli oneri sociali, per Genova è un'ottima notizia. Nella zona logistica speciale poi sono previsti sgravi e leve fiscali per le aziende che così potranno compensare la situazione difficile. Tutto il Paese e il Nord Italia ne trarrebbero un beneficio».

Le aziende logistiche soffrono...

«Ma è con questi strumenti che le incentivi e liberi risorse addirittura per investimenti. Mi spiego: queste misure vanno ad incidere concretamente sulle aziende e sui lavoratori e sono questi incentivi che fanno cambiare idea agli imprenditori e consentono loro di confermare la presenza sul territorio».

Teme che qualcuno possa lasciare Genova?

«Ad oggi non credo. Se poi si fa la zona logistica speciale, si tampona a dovere l'eventuale emorragia. Sono più preoccupato per altro...».

Per cosa?

«Per gli investitori che avevano messo il Mediterraneo tra le loro priorità. L'Europa del Sud, almeno nei porti, è tornata appetibile recentemente e con i tutti i porti italiani siamo riusciti a formare una squadra compatta che presentasse l'offerta italiana al mercato. Il crollo del Ponte Morandi potrebbe cambiare questo feeling che si era creato».

Si riferisce ai cinesi e ai progetti sulla Via della Seta?

«Non solo. Sono in tanti ad essere interessati ai porti italiani. Ora l'attenzione deve anche spostarsi su chi era intenzionato ad investire a Genova: dobbiamo convincerlo che è ancora una buona idea. Con la zona logistica speciale avremmo una carta in più, a patto che non succeda come a Napoli...».

Cosa è successo?

- segue

«Il decreto per le Zone economiche speciali, che potrebbero dare nuovo impulso allo scalo campano e agli altri porti del Mezzogiorno, è fermo perché il governo non è ancora riuscito a nominare i suoi due rappresentanti nel comitato di indirizzo e a scrivere il decreto attuativo: così rischia di bloccare investimenti e speranze. Non possiamo permetterlo, tanto meno per Genova e per la situazione di emergenza. Per questo, come Assoport, vigileremo perché l'iter venga completato nel minor tempo possibile».

Assoportri misure per il porto di Genova. No a tasse d'ancoraggio e accise

ROMA - L'evento drammatico del crollo del ponte Morandi che ha segnato in maniera indelebile numerose famiglie con i suoi 43 morti e allontanato forzatamente gli abitanti degli stabili sottostanti ha toccato tutto il Paese. Ma l'evento disastroso - sottolinea Assoportri - sta creando gravi problemi anche all'economia genovese, in particolare il porto di Genova, scalo fondamentale per i collegamenti marittimi nazionali, che si trova in una situazione di criticità legata all'interruzione di linee ferroviarie e alle ripercussioni sulla viabilità ordinaria e autostradale.

"Il Governo e il Parlamento", ha dichiarato il presidente di Assoportri, Zeno D'Agostino, "possono intervenire con delle previsioni specifiche legate allo stato di emergenza dichiarato per Genova, come accaduto nel recente passato per i porti di transhipment di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto per i quali sono state inserite delle misure all'interno della Legge di Stabilità". Questa misura prevede l'azzeramento delle tasse di ancoraggio per le navi, sia commerciali che passeggeri, che scalano regolarmente il porto. Inoltre, si può intervenire anche attraverso una riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi operativi dei terminal. Le misure 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 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".

Federagenti: senza crociere a Venezia a rischio 4000 posti

Bene intervento di Salvini, ora soluzioni definitive e concrete

VENEZIA – Positivo che il governo manifesti con forza l'intenzione di occuparsi del caso Venezia nella ricerca di una soluzione che compenetri le esigenze di tutela della città con quelle di una filiera che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti (occupazione, come sottolineato dal vice-premier Matteo Salvini, che non può essere persa) e che comunque rappresenta la chiave di volta del mercato crocieristico in tutta la portualità dell'alto Adriatico.

Dalla lettura della nota del MIT e delle parole del ministro Toninelli, arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, che il traffico crocieristico può essere gestito nella laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione.

A sottolineare l'importanza di questa svolta, rimarcata in particolare dall'intervento di Salvini, è, per voce del suo presidente Alessandro Santi, l'Associazione agenti raccomandatori e mediatori marittimi del Veneto, che interviene oggi sul caso grandi navi a Venezia. "L'attenzione si è spostata – afferma Alessandro Santi – dall'analisi dell'impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. E ciò per noi è in definitiva un segnale positivo, perché siamo in grado, dati alla mano, di rassicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni di visitatori all'anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media".

"Per contro, un'ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia – sottolinea Santi – rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4000 posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell'alto Adriatico, considerando che la reale motivazione per cui le grandi compagnie da crociera lo risalgono ha un nome preciso: Venezia".

Per Federagenti, proprio alla luce delle ultime indicazioni del ministero, che ha sgombrato il campo da falsi miti sull'impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso, è ora indispensabile la messa a punto di un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città.

"Venezia, è il caso di ricordarlo – conclude Gian Enzo Duci presidente nazionale di Federagenti – trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l'esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo".

Venezia, senza le crociere a rischio da subito 4000 posti di lavoro

Federagenti plaude all' intervento del vice premier Matteo Salvini. Ora le soluzioni definitive basate su dati concreti e non su slogan Positivo che il governo manifesti con forza l' intenzione di occuparsi del caso Venezia nella ricerca di una soluzione che compenetri le esigenze di tutela della città con quelle di una filiera che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti (occupazione - come sottolineato dal vice-premier Matteo Salvini, che non può essere persa) e che comunque rappresenta la chiave di volta del mercato crocieristico in tutta la portualità dell' alto Adriatico. Dalla lettura della nota del MIT e delle parole del ministro Toninelli, arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, che il traffico crocieristico può essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione; per contro l' allarme sull' impatto turistico è, numeri alla mano, infondato: i crocieristi rappresentano, infatti, una percentuale inferiore al 5% del totale dei turisti che invadono ogni anno Venezia. A sottolineare l' importanza di questa svolta, rimarcata in particolare dall' intervento di Salvini, è, per voce del suo presidente Alessandro Santi, l'

Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto, che interviene oggi sul caso grandi navi a Venezia. "L' attenzione si è spostata - afferma Alessandro Santi - dall' analisi dell' impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il Ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. E ciò per noi è in definitiva un segnale positivo, perché siamo in grado, dati alla mano, di rassicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni di visitatori all' anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media" "Per contro, un' ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia - sottolinea Santi - rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4000 posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell' alto Adriatico, considerando che la reale motivazione per cui le grandi compagnie da crociera lo risalgono ha un nome preciso: Venezia". Per Federagenti, proprio alla luce

delle ultime indicazioni del Ministero, che ha sgombrato il campo da falsi miti sull' impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso, è ora indispensabile la messa a punto di un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città. "Venezia, è il caso di ricordarlo - conclude Gian Enzo Duci presidente nazionale di Federagenti - trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l' esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo". Venezia, 31 agosto 2018.

Venezia, senza le crociere a rischio da subito 4000 posti di lavoro



Federagenti plaude all'intervento del vice premier Matteo Salvini. Ora le soluzioni definitive basate su dati concreti e non su slogan

Venezia, 31 agosto 2018 – Positivo che il governo manifesti con forza l'intenzione di occuparsi del caso Venezia nella ricerca di una soluzione che compenetri le esigenze di tutela della città con quelle di una filiera che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti (occupazione – come sottolineato dal vice-premier Matteo Salvini, che non può essere persa) e che comunque rappresenta la chiave di volta del mercato crocieristico in tutta la portualità dell'alto Adriatico. Dalla lettura della nota del MIT e delle parole del ministro Toninelli, arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, che il traffico crocieristico può essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione; per contro l'allarme sull'impatto turistico è, numeri alla mano, infondato: i crocieristi rappresentano, infatti, una percentuale inferiore al 5% del totale dei turisti che invadono ogni anno Venezia.

A sottolineare l'importanza di questa svolta, rimarcata in particolare dall'intervento di Salvini, è, per voce del suo presidente Alessandro Santi, l'Associazione Agenti Raccomandati e Mediatori Marittimi del Veneto, che interviene oggi sul caso grandi navi a Venezia.

“L'attenzione si è spostata – afferma Alessandro Santi – dall'analisi dell'impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il Ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. E ciò per noi è in definitiva un segnale positivo, perché siamo in grado, dati alla mano, di rassicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni di visitatori all'anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media”

“Per contro, un'ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia – sottolinea Santi – rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4000 posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell'alto Adriatico, considerando che la reale motivazione per cui le grandi compagnie da crociera lo risalgono ha un nome preciso: Venezia”.

- segue

Per Federagenti, proprio alla luce delle ultime indicazioni del Ministero, che ha sgombrato il campo da falsi miti sull'impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso, è ora indispensabile la messa a punto di un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città.

“Venezia, è il caso di ricordarlo – conclude Gian Enzo Duci presidente nazionale di Federagenti – trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l'esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo”.

Federagenti, senza crociere a Venezia 4 mila posti a rischio

"Bene governo su tutela città senza perdere questa filiera"

(ANSA) - GENOVA, 31 AGO - "Un'ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4000 posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell'Alto adriatico". Alessandro Santi, presidente dell'Associazione agenti marittimi del Veneto lancia l'avvertimento con Federagenti, l'associazione nazionale degli agenti marittimi. Con una nota plaude alla "svolta positiva" indicata nelle parole del vicepremier Matteo Salvini, che a proposito della discussione sull'accesso alle grandi navi ha parlato di tutela della città ma senza metterla sotto una teca.

Ma l'allerta resta finché i nodi non sono sciolti. Le indicazioni che emergono anche dall'ultima nota del ministero dei Trasporti e del ministro Toninelli "riconfermano che il traffico crocieristico può essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione - spiega Federagenti - .

L'attenzione si è spostata dall'analisi dell'impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima".

Un punto di vista positivo "perché siamo in grado, dati alla mano, di assicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni all'anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media". Per Federagenti ora serve un piano Venezia che preveda "il traffico crocieristico in città".

Federagenti: a Venezia senza le crociere a rischio da subito 4000 posti di lavoro

(FERPRESS) – Venezia, 31 AGO – “Positivo che il governo manifesti con forza l’intenzione di occuparsi del caso Venezia nella ricerca di una soluzione che compenetri le esigenze di tutela della città con quelle di una filiera che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti (occupazione – come sottolineato dal vice-premier Matteo Salvini, che non può essere persa) e che comunque rappresenta la chiave di volta del mercato crocieristico in tutta la portualità dell’alto Adriatico”. Lo riferisce in una nota Federagenti.

“Dalla lettura della nota del MIT e delle parole del ministro Toninelli – prosegue la nota -arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, che il traffico crocieristico può essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione; per contro l’allarme sull’impatto turistico è, numeri alla mano, infondato: i crocieristi rappresentano, infatti, una percentuale inferiore al 5% del totale dei turisti che invadono ogni anno Venezia.

A sottolineare l’importanza di questa svolta, rimarcata in particolare dall’intervento di Salvini, è, per voce del suo presidente Alessandro Santi, l’Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto, che interviene oggi sul caso grandi navi a Venezia”.

“L’attenzione si è spostata – afferma Alessandro Santi – dall’analisi dell’impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il Ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. E ciò per noi è in definitiva un segnale positivo, perché siamo in grado, dati alla mano, di assicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni di visitatori all’anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media”

“Per contro, un’ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia – sottolinea Santi – rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4000 posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell’alto Adriatico, considerando che la reale motivazione per cui le grandi compagnie da crociera lo risalgono ha un nome preciso: Venezia”.

Per Federagenti, proprio alla luce delle ultime indicazioni del Ministero, che ha sgombrato il campo da falsi miti sull’impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso, è ora indispensabile la messa a punto di un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città.

“Venezia, è il caso di ricordarlo – conclude Gian Enzo Duci presidente nazionale di Federagenti – trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l’esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo”.

Informazioni Marittime

Venezia, Federagenti: "Le crociere sono sostenibili"

«Dalla lettura [della nota del ministero dei Trasporti](#) e delle parole del ministro Toninelli, arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, che il traffico crocieristico può essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali». Così Alessandro Santi, presidente dell'Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto (iscritta a Federagenti) interviene sulla questione della gestione del traffico crocieristico nel porto di Venezia. «L'allarme sull'impatto turistico è, numeri alla mano, infondato: i crocieristi rappresentano, infatti, una percentuale inferiore al 5 per cento del totale dei turisti che invadono ogni anno Venezia». Per contro, «un'ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia – sottolinea Santi – rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4 mila posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell'alto Adriatico».

«Venezia, è il caso di ricordarlo – aggiunge Gian Enzo Duci, presidente Federagenti – trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l'esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo».

L'attenzione si è spostata – afferma Alessandro Santi – dall'analisi dell'impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. Sgombrato il campo, quindi, «da falsi miti sull'impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso, è ora indispensabile la messa a punto di un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città».

Venezia-Grandi Navi, intervengono Pino Musolino e Federagenti: "A rischio 4 mila addetti"

VENEZIA - L'intervento di ieri del vice premier, Matteo Salvini, a Venezia sul tema del passaggio delle Grandi Navi in laguna, ha sottolineato la volontà da parte del governo di affrontare la questione: *"Le forze che stanno operando al governo sapranno dialogare e trovare un accordo"* - aveva dichiarato Salvini sull'argomento- *"Certo che non si può far passare una grande nave davanti a San Marco ma non possiamo rinunciare alla ricchezza, al lavoro e all'indotto che il contributo di migliaia di turisti portano a Venezia"*.

La dichiarazione non era pertanto in linea con quanto espresso poche ore prima dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli: *"Gradualmente, si dovranno portare tutti i colossi del mare fuori dal perimetro lagunare individuato con il decreto ministeriale del 1985"*. Toninelli sottolineava pertanto la necessità di *"un turismo realmente sostenibile. In maniera da garantire la tutela di quello scrigno di tesori che è Venezia"*.

In merito alla questione grandi Navi a Venezia, immediatamente si è sollevato il vento delle polemiche: la prima reazione, quella del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia, Pino Musolino, che ha rinnovato una richiesta di incontro - *"quanto prima"*- con il ministro Toninelli *"per comprendere chiaramente le direttive del governo italiano rispetto al futuro dell'industria crocieristica a Venezia e, di conseguenza, in tutti i porti crocieristici dell'Adriatico che dipendono dall'operatività dello scalo lagunare"*. In una nota il presidente dell'Authority veneziana, chiede al MIT l'avvio di un Tavolo di Lavoro *"per raccogliere eventuali correzioni tecnico-politiche alla soluzione, condivisa e realizzabile, già individuata per ribilanciare i flussi delle Grandi Navi a Venezia salvaguardando il fragile ecosistema lagunare e rispettando, nel contempo, le aziende impegnate in questo comparto, da cui dipende un notevole indotto che pesa per circa il 3% del PIL veneziano e che impiega complessivamente oltre 4000 addetti."*

Oggi nel primo pomeriggio è intervenuto sull'argomento anche Federagenti, Federazione nazionale agenti e raccomandatori marittimi, che in una nota scrive parole di plauso all'intervento di Salvini: *"Positivo che il governo manifesti con forza l'intenzione di occuparsi del caso Venezia nella ricerca di una soluzione che compenetri le esigenze di tutela della città con quelle di una filiera che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti (occupazione – come sottolineato dal ministro Salvini, che non può essere persa) e che comunque rappresenta la chiave di volta del mercato crocieristico in tutta la portualità dell'alto Adriatico. Dalla lettura della nota del MIT e delle parole del ministro Toninelli, arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, che il traffico crocieristico può essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione; per contro l'allarme sull'impatto turistico è, numeri alla mano, infondato: i crocieristi rappresentano, infatti, una percentuale inferiore al 5% del totale dei turisti che invadono ogni anno Venezia."*

Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto (Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto) nel comunicato di Federagenti, sottolinea l'importanza di questa svolta: *"L'attenzione si è spostata –afferma Santi – dall'analisi dell'impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. E ciò per noi è in definitiva un segnale positivo, perché siamo in grado, dati alla mano, di assicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni di visitatori all'anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media"*.

Per Federagenti, è pertanto necessario mettere a punto un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città, anche alla luce delle ultime indicazioni del ministero, che ha sgombrato il campo da falsi miti sull'impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso: *"Venezia, è il caso di ricordarlo – ha concluso Gian Enzo Duci presidente di Federagenti – "trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l'esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo"*.

Venezia, torna lo stop alle grandi navi

TRASPORTI

Ribaltate le ultime decisioni, nota del Mit contro le unità da crociera in Laguna

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

Jacopo Gilliberto

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 "Comitato" 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 ridurre la visibilità, senza però danneggiarne l'economia. «Le navi oltre le 130 mila 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 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

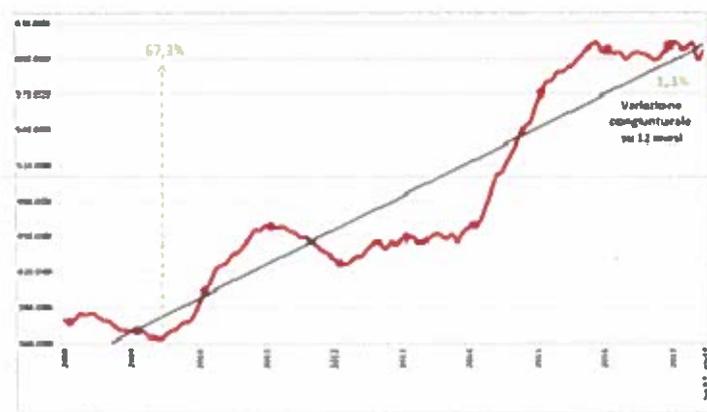
Porto di Venezia, statistiche in crescita sui traffici aggiornate al II trimestre 2018

Aumenta del 8,5% la movimentazione complessiva di merci del Porto di Venezia

La movimentazione complessiva di merci del Porto di Venezia, aggiornata al periodo annuale Luglio 2017 – Giugno 2018 è aumentata del 8,5% arrivando a sfiorare i 26,5 milioni di tonnellate.

Il settore che fa da traino alla crescita è quello del siderurgico che risente della positiva pianificazione degli ordini del tessuto produttivo che, avendo concluso il 2017 con minor disponibilità di stock, ha presentato ordini programmati per il primo semestre 2018 grazie al riavvio della produzione industriale. Tali incrementi sono da imputare alla natura del Porto di Venezia quale gateway di materie prime, in import, per le attività produttive regionali e/o del Nordest italiano e della Lombardia.

Circa il settore Ro/Ro, grazie alla forte crescita di Grimaldi e al rafforzamento della linea Minoan i traffici Ro/Ro rafforzano il trend positivo e crescono del 35% circa.



Traffico container Porto di Venezia - Dati in teu 12

mesi da dic.07-giu.18

Sostanzialmente stabili (-0,3%) i traffici di contenitori (TEU) aggiornati al periodo annuale Luglio 2017 – Giugno 2018 ascrivibile ad una mancata toccata al Porto di Venezia nel mese di maggio in concomitanza con i lavori di manutenzione del Bacino di evoluzione n°3.

- segue

Il dato assoluto (-2000 TEU corrispondente alla quantità indicativa di container trasportati dalla CMA-CGM Cendrillon) nel periodo evidenziato fa emergere, tuttavia, che tale flessione è congiunturale, mentre strutturalmente il trend è in crescita.

Analizzando infine il periodo del primo semestre la crescita del Porto di Venezia appare ancora più forte raggiungendo una differenza positiva rispetto al periodo Gennaio – Giugno dell'anno precedente di quasi 11%. L'andamento in rialzo del siderurgico per i primi sei mesi raggiunge quota 77,1%.

Genova: Nuove procedure di urgenza per snellire i controlli fitosanitari sull'agroalimentare

Alberto Banchemo, presidente di Assagenti, ha commentato: "Razionalizzazione dei controlli e degli spostamenti, difesa del mercato e dell'occupazione, il nuovo protocollo è la traduzione in azione di questi principi. Genova non si ferma".

Genova - Adsp del Mare Ligure Occidentale, Spediporto e Confindustria Terminal Operators, e Regione Liguria Servizio Fitosanitario, hanno predisposto un protocollo in grado di snellire, velocizzare e rendere più efficienti le operazioni dei controlli fitosanitari sull'import dei prodotti agroalimentari. In definitiva con la nuova procedura sarà possibile garantire l'esaurimento dei controlli al termine della giornata, migliorando il livello di interscambio informativo tra operatori e pubblica amministrazione, garantendo tempi certi sui controlli dei container contenenti agroalimentare.

Il presidente di Spediporto Alessandro Pitto ha spiegato: *"E' un primo importante successo per la merce e per il nostro scalo"*.

Importante il ruolo della Direzione Fitosanitaria che, alla luce delle difficoltà emerse e dello sviluppo di nuovi ed importanti traffici di prodotti agroalimentari, ha individuato con Terminalisti e Spedizionieri un modello operativo fortemente impegnato a migliorare i tempi di accertamento e verifica della merce.

Il presidente di Assagenti Alberto Banchemo ha commentato: *"Razionalizzazione dei controlli e degli spostamenti, difesa del mercato e dell'occupazione, il nuovo protocollo è la traduzione in azione di questi principi. Genova non si ferma"*.

Sarà quindi la semplificazione delle procedure a mettere in atto la ripartenza del porto di Genova.

Porto di Genova: nuove norme per controllo fitosanitario

Si snellisce e rende più efficiente la procedura sull'agroalimentare

GENOVA – Dalla tragedia del 14 Agosto che in modo più o meno diretto ha interessato anche il porto, Genova ed i suoi operatori ripartono da un protocollo in grado di snellire e rendere più efficiente il controllo fitosanitario sulle merci agroalimentari, fondamentale asset dell'import italiano.

Con l'obiettivo di rispondere alle necessità di rendere più veloci le operazioni di controllo delle merci, l'AdSp del Mare Ligure Occidentale, Spediporto e Confindustria terminal operators, insieme alla regione Liguria servizio fitosanitario, è stato approvato un protocollo che prevede per i prodotti agro-alimentari, sbarcati nei Terminals genovesi, una programmazione puntuale delle visite ispettive allo scopo di garantire l'esaurimento dei controlli al termine della giornata.

Questa nuova procedura, che attina il livello di interscambio informativo tra operatori e pubblica amministrazione, garantirà certezza nelle tempistiche dei controlli su migliaia di contenitori anche grazie ad un doppio turno operativo, che coinvolgerà, oltre ai terminalisti e spedizionieri, il personale dell'istituto fitosanitario.

Sarà così possibile elevare il livello qualitativo dei controlli, ridurre i tempi ed i costi sulla merce.

Il presidente di Spediporto Alessandro Pitto commenta così: "In un momento particolarmente difficile, poter presentare una procedura che sostiene in modo così importante uno degli asset merceologici strategici di Genova è un primo importante successo per la merce e per il nostro scalo".

Importante il ruolo della direzione fitosanitaria che, alla luce delle difficoltà emerse su nuovi ed importanti traffici di prodotti agroalimentari, ha individuato con terminalisti e spedizionieri un modello operativo fortemente impegnato a migliorare i tempi di accertamento e verifica della merce.

Uno sforzo rilevante, reso urgentissimo dal crollo del ponte Morandi, che impegnerà a partire dal 10 Settembre in poi il personale fitosanitario in un contesto amministrativo complesso.

Genova riparte dunque dalla semplificazione delle procedure che porterà anche ad una riduzione sensibile degli spostamenti da bacino a bacino, aspetto questo che un tempo caratterizzava lo spostamento dei funzionari e che oggi risulta impossibile o, per lo meno, molto complesso.

Il presidente di Assagenti Alberto Banchemo ha commentato: "Razionalizzazione dei controlli e degli spostamenti, difesa del mercato e dell'occupazione, il nuovo protocollo è la traduzione in azione di questi principi. Genova non si ferma".

Il Vte riorganizza l'area retro portuale

Servizi, locali ristoro e bagni per personale viaggiante esterno

GENOVA – La riorganizzazione complessiva dell'area retro portuale di Vte – Voltri terminal europa spa in concessione a Pde spa, partita con la realizzazione del nuovo ufficio merci inaugurato nell'estate dello scorso anno, prevede, tra le altre, anche la realizzazione di una nuova struttura in muratura per bagni, servizi e locali ristoro ad uso del personale viaggiante esterno.

Nelle more dell'iter autorizzativo in corso per quest'ultima opera strutturale, durante la riunione tenutasi a palazzo San Giorgio il 5 Marzo scorso alla presenza dei vertici dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale nonché dei rappresentanti delle Associazioni dell'autotrasporto e di Spediporto, è stato richiesto all'Azienda di approntare una struttura prefabbricata atta ad ospitare servizi igienici, bagni, docce e annesso locale.

L'Azienda ha pertanto deciso di realizzare una struttura provvisoria ed amovibile costituita da box prefabbricati; la struttura potrà essere convertita nel prossimo futuro ad altra destinazione d'uso ed eventuale nuova posizione. Gli spazi dove è collocata la struttura provvisoria sono posizionati nell'area retro portuale del bacino portuale di Prà, quindi in ambito "nazionale", in particolare nella zona all'interno del parcheggio mezzi pesanti attiguo alla struttura del "vecchio" ufficio merci, già demolito.

La superficie della nuova struttura provvisoria è di circa 30,0 mq. e comprende: docce, antibagno, servizi igienici. Gli ambienti risultano dotati di opportuno ricircolo aria.

Nella zona vicina ai bagni è stato approntato un ulteriore prefabbricato atto ad accogliere, sempre in attesa della struttura definitiva, un locale ristoro climatizzato provvisto di macchinette per la distribuzione di bevande. La struttura provvisoria sarà resa disponibile all'utenza a partire dal 3 Settembre..

Genova: accordo tra ADSP, Spediporto, Confindustria Terminal, Regione per snellire le procedure di controllo sulle merci nel porto

(FERPRESS) – Genova, 31 AGO – Con l'obiettivo di rispondere alle necessità di rendere più veloci le operazioni di controllo delle merci, Adsp del Mare Ligure Occidentale, Spediporto e Confindustria Terminal Operators, insieme alla Regione Liguria Servizio Fitosanitario, è stato approvato un protocollo che prevede per i prodotti agro-alimentari, sbarcati nei Terminals genovesi, una programmazione puntuale delle visite ispettive allo scopo di garantire l'esaurimento dei controlli al termine della giornata.

Questa nuova procedura, che affina il livello di interscambio informativo tra operatori e pubblica amministrazione, garantirà certezza nelle tempistiche dei controlli su migliaia di contenitori anno anche grazie ad un doppio turno operativo, che coinvolgerà, oltre ai terminalisti e spedizionieri, il personale dell'istituto Fitosanitario.

Sarà così possibile elevare il livello qualitativo dei controlli, ridurre i tempi ed i costi sulla merce.

Sottolinea il presidente di Spediporto Alessandro Pitto: "In un momento particolarmente difficile, poter presentare una procedura che sostiene in modo così importante uno degli asset merceologici strategici di Genova è un primo importante successo per la merce e per il nostro scalo".

Importante il ruolo della Direzione Fitosanitaria nella che, alla luce delle difficoltà emerse alla luce su nuovi ed importanti traffici di prodotti agroalimentari, ha individuato con Terminalisti e Spedizionieri un modello operativo fortemente impegnato a migliorare i tempi di accertamento e verifica della merce.

Uno sforzo rilevante, reso urgentissimo dal crollo del ponte Morandi, che impegnerà a partire dal 10 Settembre in poi il personale fitosanitario in un contesto amministrativo complesso.

Genova riparte dunque dalla semplificazione delle procedure che porterà anche ad una riduzione sensibile degli spostamenti da bacino a bacino, aspetto questo che un tempo caratterizzavano lo spostamento dei funzionari e che oggi risulta impossibile o, per lo meno, molto complesso.

Il presidente di Assagenti Alberto Banchemo ha commentato: "Razionalizzazione dei controlli e degli spostamenti, difesa del mercato e dell'occupazione, il nuovo protocollo è la traduzione in azione di questi principi".

Crollo ponte: in terminal Psa-Vte servizi per i camionisti

Da lunedì a disposizione bagni e uno spazio ristoro

(ANSA) - GENOVA, 31 AGO - Il terminal Psa di Voltri-Prà nel porto di Genova si è attrezzato per mettere a disposizione degli autisti dei tir che trasportano le merci da e per il porto nuovi servizi di accoglienza. A partire da lunedì all'interno di un prefabbricato da 30 metri quadrati saranno disponibili quattro locali con servizi igienici, quattro docce e in un altro prefabbricato sarà a disposizione un locale ristoro climatizzato provvisto di macchinette per la distribuzione di bevande calde e fredde. E' la risposta alle richieste arrivate dalle associazioni di autotrasporto e dai sindacati che avevano sottolineato più volte, anche con azioni di protesta, la mancanza di servizi igienici e di un'area attrezzata che gli autisti dei tir possano utilizzare durante le attese nei terminal. I prefabbricati, provvisori, sono stati realizzati in attesa delle autorizzazioni per una vera e propria struttura in muratura. Si trovano nell'area retroportuale del terminal, all'interno del parcheggio mezzi pesanti accanto al vecchio ufficio merci già demolito. Psa, che gestisce il terminal di Voltri-Prà, si era impegnata a procedere a marzo, nel corso di una riunione con l'Autorità di sistema portuale, le associazioni di autotrasporto e Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova.

AL TERMINAL VTE DI PRA'

Tir in porto, nuova area accoglienza per autisti

Il terminal Psa di Pra' si è attrezzato per mettere a disposizione degli autisti dei Tir che trasportano le merci da e per il porto nuovi servizi di accoglienza. A partire da lunedì all'interno di un prefabbricato da 30 metri quadrati saranno disponibili quattro locali con servizi igienici, quattro docce e in un altro prefabbricato sarà a disposizione un locale ristoro climatizzato provvisto di macchinette per la distribuzione di bevande calde e fredde. È la risposta alle richieste arrivate dalle associazioni di autotrasporto e dai sindacati che avevano sottolineato più volte, anche con azioni di protesta, la mancanza di servizi igienici e di un'area attrezzata che gli autisti dei tir possano utilizzare durante le attese nei terminal. I prefabbricati, provvisori, sono stati realizzati in attesa delle autorizzazioni per una vera e propria struttura in muratura. Si trovano nell'area retroportuale del terminal, all'interno del parcheggio mezzi pesanti. —

Pressing su Pettorino, ma Toninelli lo àncora

Genova - «Buon lavoro Ammiraglio Pettorino». Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, garantisce piena fiducia via Facebook all'ammiraglio Giovanni Pettorino, a capo della Guardia Costiera. Il ministro prosegue scrivendo che l'ammiraglio ha la sua «piena fiducia»

Genova - «Buon lavoro Ammiraglio Pettorino». Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, garantisce piena fiducia via Facebook all'ammiraglio Giovanni Pettorino, a capo della Guardia Costiera.

Il ministro prosegue scrivendo che l'ammiraglio ha la sua «piena fiducia. Nonostante alcune notizie prive di fondamento, continui nella sua incessante opera di monitoraggio dei nostri mari». E poi ancora: «Continui con il suo lavoro a capo della Guardia Costiera che ci rende orgogliosi perché salva vite, tutela l'ambiente e garantisce legalità. Intanto questo governo farà la propria parte in sede europea per far rialzare la testa all'Italia e imporre la condivisione della gestione dei flussi migratori. Perché sia chiaro - chiude Toninelli - che chi sbarca in Italia sbarca in Europa».

Il post apparso su Facebook sembra destinato a mettere fine ad alcune indiscrezioni trapelate nei giorni scorsi secondo cui l'ammiraglio e attuale Comandante generale della Guardia Costiera potrebbe venire sostituito in seguito alla vicenda del salvataggio dei migranti da parte della nave "Diciotti". La vicenda, in ogni caso, pare non è essere chiusa del tutto. Alcuni esponenti di Lega e M5s attribuiscono infatti parte della responsabilità degli sbarchi di migranti sulle coste italiane anche alle iniziative della Guardia Costiera: da qui alcuni rappresentanti del governo avrebbero spinto per anticipare il cambio ai vertici di uno dei corpi della Marina militare italiana.

Secondo il senatore di Forza Italia, Maurizio Gasparri, «è colpa di Toninelli se sono state fatte operazioni anomale quale quella di recuperare dei clandestini in acque di competenza di Malta. Si è dimostrato che, quando il governo vuole, la Guardia Costiera si attiene a un mandato più preciso. Illudersi di risolvere il nodo dell'immigrazione con avvicendamenti - osserva - è più che un errore».

Per il senatore è necessario che il governo dia «direttive giuste, evitare di sostituire maltesi, tunisini e libici in operazioni di soccorso che competono loro, esigere un aggiornamento della convenzione del mare di Amburgo che era stata stipulata alla fine degli anni Settanta, quando l'attività degli scafisti non esisteva. Sono tesi - chiude - che Forza Italia ha sostenuto anche nella scorsa legislatura quando ha promosso la famosa indagine conoscitiva sulle organizzazioni non governative. I problemi stanno nel manico, nel governo. Il contrasto all'immigrazione clandestina è fatto di mille tipi di intervento, quelli della sicurezza ma anche la capacità di farsi rispettare dagli altri Paesi e di imporre la revisione di trattati oramai obsoleti».

Pettorino, prima di approdare a Roma, è stato comandante regionale della Guardia Costiera della Liguria e commissario del porto di Genova dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo a Palazzo San Giorgio e prima dell'arrivo dell'attuale presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini.

Giornalisti cinesi a La Spezia in visita al Container Terminal

LA SPEZIA – Una delegazione composta da giornalisti della CCTV – China Central Television, del giornale China Daily e dell'agenzia Xinhua News Agency, accompagnata dai rappresentanti Cosco Shipping in Italia, ha fatto tappa a La Spezia, per visitare il terminal container Contship e toccare con mano gli sviluppi dei traffici in importazione ed esportazione a seguito dell'iniziativa New Silk Road.

Un'opportunità per il management Contship per raccontare il ruolo del porto di La Spezia come gateway, non solo per i principali mercati del Nord Italia, ma sempre più come porta di accesso alternativa ai porti del Nord Europa da e verso i mercati del Centro Europa, in particolare Svizzera e Germania del Sud. Un fattore evidenziato anche dai dati dei primi sei mesi che vedono il traffico in importazione dalla Cina via La Spezia in crescita del 4% rispetto allo scorso anno.

Nel corso dell'incontro, i giornalisti, che si sono imbarcati a Shanghai e sbarcheranno a Valencia, dopo un viaggio di circa 30 giorni, hanno potuto osservare le operazioni del terminal e scoprire di più sul ruolo che La Spezia gioca nell'ambito degli scambi tra la Cina e le più importanti aree economiche e industriali di Lombardia, Emilia, Toscana, Triveneto e oltralpe, con la Svizzera e la Germania del Sud. Un incontro organizzato grazie all'operatore Cosco Shipping in Italia rappresentato in questa occasione da mr. Yin Yongwen (operations manager), mr. Song Aaidong (administration manager) e mr. Roberto Terebinti (operations deputy manager). Per La Spezia Container Terminal hanno partecipato il direttore operativo, Davide Romanengo e il direttore del Servizio Clienti Roberto Scotto, mentre a rappresentare la capogruppo Contship Italia è stato Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del gruppo.

"Questi incontri sono molto importanti – ha dichiarato Testi – perché offrono al gruppo Contship Italia la possibilità di raccontare direttamente ai media cinesi l'impegno e le sfide che i porti ed in generale gli operatori logistici affrontano ogni giorno, per servire in maniera efficiente ed efficace un mercato importante e trainante come quello cinese. Questo include un necessario sforzo per governare nuovi sistemi di comunicazione, linguaggi e contenuti in linea con le preferenze del pubblico cinese, spesso profondamente diverse da quelle alle quali siamo abituati; si tratta di una sfida difficile, ma a nostro avviso inderogabile.

Il gruppo Contship ha deciso da anni di investire tempo ed energie per promuovere i propri servizi integrati di terminal container e trasporto intermodale direttamente in Asia, cercando di favorire una maggiore comprensione delle opportunità disponibili, anche a supporto di una maggiore penetrazione dei prodotti italiani in questi mercati. Anche per questo ringraziamo Cosco Shipping per questa opportunità, e per aver scelto di includere il terminal Contship di La Spezia tra le tappe di questo tour".

I DATI DELL'AUTORITY

Volano i traffici ro-ro, si sgonfiano i container

Crescono a ritmo record crociere e forestali, non le auto
Corsini: risultati ottimi, premiato il lavoro di squadra

LE STATISTICHE

Il sistema dei porti sotto l'ombrello dell'Authority labronica mette a segno una crescita nella movimentazione complessiva delle merci nella prima metà di quest'anno: l'incremento è stato per l'insieme degli scali pari al 5,8% e ha raggiunto i 21,5 milioni di tonnellate. Con un balzo in avanti soprattutto nei traghetti merci: più 11,4% (ma l'aumento sfiora i 13 punti se si guarda alle tonnellate), visto che sono state sbarcate e imbarcate 371.713 camion e trailer.

Ok anche l'andamento dei passeggeri tanto in fatto di crociere che sul versante dei traghetti: più 0,9% e tre milioni e mezzo di persone «nonostante il calo dei passeggeri da/per l'isola d'Elba nei porti di Piombino e Portoferraio».

Se possibile la movimentazione è andata anche meglio sulle banchine del solo porto di Livorno, al netto di quel che è accaduto a Piombino e all'Elba: più 7,1% il dato globale del periodo gennaio-giugno, ma si schizza in alto di oltre 18 punti la con percentuale relativa al numero dei mezzi rotabili (guidati e semirimorchi), di 14 punti per i passeggeri dei traghetti così come per i prodotti forestali, di quasi 25 quello riguardante i croceristi. Un po' meno brillante il risultato del traffico auto, che comunque resta con il segno "più", anche se solo d'un soffio (0,3%).

E i container, che sono da almeno vent'anni l'indicatore-guida? Qui si registra un



Darsena Toscana: al lavoro nel terminal contenitori

netto arretramento, e non è un bel segnale per uno scalo che vuol puntare su questo tipo di traffici: 362.108 teu in sei mesi, cioè il 5,2% in meno rispetto a dodici mesi prima.

L'Authority si difende ricordando che a pesare è il crollo (meno 24,6%) relativo al traffico di trasbordo, cioè i contenitori che vengono sbarcati da una nave per esser imbarcati su un'altra. Era la tipologia che aveva fatto volare per un paio di anni i dati del nostro porto, poi è bastata una modifica della geografia di alcuni operatori, ed ecco il contraccolpo. Secondo l'Authority il traffico "reale" è in

positivo dell'1,7%, i contenitori pieni hanno mezzo a segno una crescita del 5,7% (import più 10,5%) e quelli vuoti sono calati di oltre 11 punti.

Il presidente dell'Authority Stefano Corsini parla di «dati straordinari» che «premiato il lavoro di squadra con Capitaneria e operatori»: si pensi «all'allargamento provvisorio del canale di accesso, all'illuminazione notturna che rende Livorno potenzialmente scalabile 24 ore su 24, alle ordinanze della Capitaneria con le nuove condizioni per le grandi navi in Darsena Toscana». —

M.Z.

Porti di Toscana: 21,5 milioni di tonnellate movimentate primi 6 mesi

LIVORNO – “I dati statistici del primo semestre sono straordinari e premiano gli sforzi fin qui sostenuti dalla Port Authority per consolidare le linee di traffico mercantile e migliorare la capacità di attrazione dei suoi porti”. Lo ha detto il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, commentando i dati consuntivi del porto di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, nel primo semestre dell’anno rispetto al corrispondente periodo del 2017.

La movimentazione complessiva nei porti di sistema è risultata superiore a 21,5 mln di ton con un incremento del 5,8%. L’analisi delle tipologie di traffico indica un incremento dell’11,4% (+12,9% in termini di tonnellate movimentate) nel campo dei rotabili: con 371.713 unità sbarcate e imbarcate nei tre porti di riterimento (Livorno, Piombino, Portoferraio), i RO/RO sono oggi la punta di diamante del sistema portuale dell’Alto Tirreno, e incidono sul traffico complessivo per oltre il 50%. Buoni rendimenti anche sul fronte dei passeggeri, sia di traghetti che di crociere: con oltre 3,5 mln di unità, il comparto ha messo a segno un +0,9% nonostante il calo dei passeggeri da e per l’isola d’Elba nei porti di Piombino e Portoferraio.

Per Corsini il lavoro di squadra con la Capitaneria di Porto e gli operatori portuali è stato fondamentale: “L’allargamento provvisorio del canale di accesso, l’illuminazione notturna che rende Livorno potenzialmente scalabile h24, le 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, hanno consentito di conseguire obiettivi di breve termine che nei prossimi sei mesi daranno ulteriori soddisfazioni in termini di traffici, non solo a Livorno, ma anche a Piombino, dove l’insediamento di Jindal rappresenta un passaggio essenziale per far decollare la componente industriale del sistema portuale”.

Livorno aumenta il livello di security ai varchi portuali - Nuovo software GTS3 di controllo

Nuovo software di videosorveglianza (GTS3) per la gestione sicura, efficiente e semplificata della procedura di transito dei mezzi e delle persone ai gate portuali di Livorno. Stefano Corsini, presidente dell'Authority portuale: "Efficienza e sicurezza sono gli elementi chiave per aumentare la competitività di un porto".

LIVORNO - Aumenta il livello di security ai varchi doganali del porto di Livorno grazie ad un nuovo sistema di videosorveglianza, attivo h24, permetterà di controllare ogni veicolo, targa e persona che si trovi o dei varchi dai varchi Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana, registrando tutto quello che accade. L'Autorità portuale ha firmato il verbale di collaudo tecnico del GTS3 (Gate Transit Security) per l'attivazione del software di controllo di tutti i mezzi e le persone che transitano. GTS3 registra la targa anteriore e posteriore, la foto del veicolo, il numero del contenitore, i dati anagrafici e la foto degli operatori, nel momento in cui il veicolo si trova al varco.

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, hanno 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.

NUOVO SISTEMA DI CONTROLLI

Super-software di Palazzo Rosciano punta l'occhio su varchi e irregolarità

Okal Gts3, il software dell'Authority che promette di rivoluzionare le modalità di accesso al porto di Livorno: è stato firmato il verbale di collaudo. Questo nuovo sistema - spiegano da Palazzo Rosciano - «controlla in modo puntuale tutti i mezzi e le persone che transitano dai varchi Galvani, Valessini, 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 nume-

ro del contenitore, i dati anagrafici e la foto degli operatori».

Grazie al nuovo sistema di videosorveglianza, attivo 24 ore su 24, si ha il completo controllo dei varchi («con la registrazione di quanto accade»). I collegamenti telematici con polizia giudiziaria e enti previdenziali per i relativi controlli permettono di verificare «la presenza nel porto di persone o mezzi segnalati e di comunicare posizioni lavorative irregolari». —

Livorno, sequestrata la tensostruttura utilizzata da Grimaldi

Livorno - Per la Capitaneria di porto «mancano le autorizzazioni». L'Authority: «Un intoppo burocratico».

Livorno - La Capitaneria di porto di Livorno ha messo sotto sequestro la tensostruttura alla radice della Darsena Toscana, sulle aree di Sdt, società nata fra l'alleanza di Sintermar e Tdt. Lo scrive oggi il quotidiano *Il Tirreno*. Si tratta di una struttura di 800 metri quadrati utilizzata come una sorta di stazione marittima, incluse le funzioni di biglietteria.

A giudizio del Nucleo operativo di polizia ambientale della Guardia costiera, il tendone non avrebbe titolo per occupare quell'area di demanio marittimo. Interpellato dal giornale livornese, il segretario dell'Autorità portuale, **Massimo Provinciali** (nella foto), ha parlato di «intoppo burocratico». Sarebbe stata proprio l'Authority a chiedere alla società di utilizzare l'area sottoposta a sequestro per migliorare l'accoglienza dei passeggeri.

Per leggere l'articolo completo consultare [l'edicola digitale del Tirreno](#)

LA "STAZIONE" SEQUESTRATA DALLA CAPITANERIA

«Quella tensostruttura in porto, l'avevo detto che era un errore»

Il numero uno degli agenti marittimi ricorda che per contestare la scelta si è rifiutato di votare nella riunione della commissione consultiva

LIVORNO

Non è stato un fulmine a ciel sereno il blitz con cui la Capitaneria di porto ha posto sotto sequestro una tensostruttura di 800 metri quadri alla radice della Darsena Toscana. Almeno non per il fronte del porto che fa capo ad Asamar, l'organizzazione di categoria che tutela gli agenti marittimi. Lo conferma il presidente Enrico Bonistalli, ricordando che la sua associazione ha fin dall'inizio mandato tanti segnali di disapprovazione nei riguardi dell'iter autorizzativo seguito dall'Authority per regolamentare l'utilizzo di questa banchina che sta accanto al terminal contenitori Tdt sulla sponda ovest della Darsena Toscana.

Per il nucleo operativo di polizia ambientale della Capitaneria quella tensostruc-

tura non ha autorizzazioni e dunque non può star lì, come anticipato dal Tirreno nell'edizione di ieri: per l'Authority è soprattutto un problema burocratico che verrà «presto risolto».

Nel frattempo il caso è uscito dai confini locali: la notizia è stata ripresa da The MediTelegraph, uno fra i più autorevoli siti web specializzati nell'economia del mare.

«Avevo chiesto di approfondire, magari mediante un passaggio sotto gli occhi del tavolo di partenariato: mi è stato risposto picche», dice Bonistalli. «Sia chiaro, niente di specifico nei riguardi di Sdt, figuriamoci: quel che mi interessava dire e ripeto adesso è che quell'ingranaggio non stava in piedi».

Il numero uno degli agenti marittimi tiene a sottolineare di aver fatto emerge-

re i propri dubbi rifiutandosi di partecipare al voto in commissione consultiva e chiedendo che, a scanso di equivoci, il proprio non-voto venisse motivato nero su bianco così che non vi fosse possibilità di scambiarlo con un banale forfait.

È da dire, lo ammette lo stesso presidente dell'Asamar, che il suo altolà è stato «l'unica voce contraria in quel consesso»: gli altri si sono espressi a favore.

Per Bonistalli bisogna andare indietro nel tempo: tutto quanto ricorda riannodando i fili della memoria di imprenditore - nasce quando gli accosti 14E e 14F (più, a quel tempo, anche il 14G) vennero destinati all'arrivo di "Strade blu": «Si arrivò - afferma - a una ordinanza congiunta Capitaneria-Authority che ne vincolava l'utilizzo a quel genere di collegamenti spe-

cificando che si trattava di quelli con destinazione Sardegna, Sicilia e Spagna, più casomai Tunisi».

Ne è passata di acqua sotto i ponti e davanti alle banchine, l'esponente di Asamar ribadisce che poi si è arrivati ad assegnazioni temporanee che «avrebbe dovuto arrivare a quattro anni o perfino a dieci». Non è tutto: «Ricordo bene anche che dai tempi di Gallanti quella zona è stata formalmente dichiarata porto pubblico».

È da quest'ingarbuglio che, secondo Bonistalli, è maturata «una situazione che ha portato a quest'errore»: «Non voglio fare il caso di una singola realtà, è il sistema che è sbagliato e l'ammiraglio Tarzia non poteva far altro che mandare i suoi uomini a rilevare quel che era accaduto».

MAURO ZUCHELLI

© SVACCA/ALTAIR/PHOTOCREATIVA

ECONOMIA DEL MARE

Sulle nostre banchine oggi tre navi da crociera

Oggi in porto arrivano tre navi da crociera: Vision of the Seas, Azamara Quest e Riviera. Non è il record del mese: il 12 ne avremo quattro (Azamara, Oosterdam, Aegean Odyssey e Aldaprima). Da qui a fine mese in altre sette date il porto sarà affollato da tre navi da crociera, secondo il calendario di Porto 2000.

Arrivata a Piombino la prima nave con carico "made in Jindal"

Piombino - Era attesa e ha attraccato puntuale stamani in porto a Piombino (Livorno) la prima nave dall'India, la Vega Lea proveniente da Chennai, con un carico da 18 mila e 600 tonnellate di semiprodotto.

Piombino - Puntuale come da programmi è attraccata stamani al porto di Piombino (Livorno) la prima nave dall'India, la Vega Lea proveniente da Chennai, con un carico da 18 mila e 600 tonnellate di semiprodotto, che permetterà di cominciare la produzione di rotaie "made in Jindal" nello storico stabilimento ex Lucchini e poi ex Aferpi. È il primo carico di semiprodotto che arriva a Piombino, da quando, a fine luglio, la fabbrica è passata da Cevital al gruppo indiano, colosso mondiale dell'acciaio. «In questi giorni lo stabilimento torna a riprendere vita dopo mesi in cui era completamente morto: adesso ci sono le condizioni, con un imprenditore siderurgico dell'esperienza di Jindal, per rinascere e ridare un futuro siderurgico e nuove prospettive di lavoro al nostro territorio», ha commentato **Lorenzo Fusco, segretario Uilm di Livorno**, l'arrivo stamani della nave. Una data importante dunque quella di oggi per Piombino, che segna un ritorno concreto alla produzione dopo alcuni mesi in cui lo stabilimento con tutti e tre i treni di laminazione (rotaie, barre e vergella) era rimasto completamente fermo.

In realtà nell'ultima settimana lo stabilimento aveva già iniziato a riprendere lentamente vita con la riaccensione del forno del treno rotaie per laminare alcuni blumi rimasti in "eredità" da Cevital. Ma era fondamentale ripartire al più presto con la produzione massiccia: ci sono infatti ancora da soddisfare 45mila tonnellate di ordini rimasti inevasi nei mesi scorsi a causa del mancato acquisto di **Cevital** dei blumi necessari. Nel frattempo nello stabilimento sono iniziati i primi interventi anche sugli altri due treni di laminazione (barre e vergella), in vista di una possibile ripartenza prevista, come sembra, per la fine di ottobre. Stamani una quarantina di lavoratori degli impianti dell'acciaieria e della cokeria fermi da ormai oltre 4 anni, che non avevano più rimesso piede in azienda da aprile 2014, sono rientrati in fabbrica. «Sono tutti piccoli ma positivi passi - ha sottolineato Fusco - che dovranno diventare la normalità. Adesso ci aspettiamo l'annuncio dell'arrivo di semiprodotto costante per tutti i treni di laminazione, così da potere "riaggregare" il mercato e riprendere quei clienti persi ormai da troppi anni e discutere seriamente e concretamente della rotazione del massimo numero di lavoratori, per i quali sarà necessario anche un'adeguata formazione. Decisivo sarà, la conferma a fine settembre, quando è prevista la presentazione delle offerte, di un cliente come **Ferrovie dello Stato**. Ovviamente sarà importante il prezzo con il quale sarà fornito il semiprodotto per rendere il nostro stabilimento competitivo sui mercati, nell'attesa di tornare a produrre a Piombino l'acciaio necessario». I sindacati, oltre alla ripartenza costante dei treni di laminazione, auspicano l'avvio degli smantellamenti dei vecchi impianti per dare prospettive a tutti quei lavoratori dell'indotto.

«Fondamentale poi - conclude il sindacalista della Uilm - sarà accelerare gli studi per gli investimenti per i forni elettrici che permetteranno di tornare a produrre acciaio

- segue

garantendo la piena occupazione. In questo frangente attendiamo la convocazione non più rimandabile, o altrimenti dovremo organizzarci come sindacato per ottenere la convocazione, già più volte richiesta al ministro del Lavoro e dello Sviluppo economico Luigi Di Maio per garantire ammortizzatori sociali adeguati (sia in termini di durata che di valore economico) per l'intera durata del progetto Jindal».

Il Secolo XIX



PRIMA NAVE JINDAL DALL'INDIA

Vega Lea ridà vita a Piombino

Era attesa e ha attraccato puntuale ieri nel porto di Piombino (Livorno) la prima nave dall'India, la Vega Lea proveniente da Chennai, con un carico da 18 mila e 600 tonnellate di semiprodotto, che permetterà di cominciare la produzione di rotale madain Jindal nello stabilimento ex Lucchini ed ex Aferpi. È il primo carico che arriva dopo il passaggio da Cevital al colosso indiano dell'acciaio. Un carico atteso perché, dopo mesi di fermo totale con i tre treni di laminazione (rotale, barre e vergella) chiusi, ora lo stabilimento può riprendere vita. In fabbrica, secondo quanto spiegano i sindacati, sono rientrati una quarantina di operai.

Grande partecipazione al Tavolo per lo sviluppo turistico-commerciale di Civitavecchia

Continua la collaborazione per lo sviluppo commerciale e del territorio di Civitavecchia

Civitavecchia, 1 agosto 2018 – Continua la collaborazione per lo sviluppo commerciale cittadino e del territorio legato al traffico crocieristico. Lunedì scorso si è, infatti, riunito per la terza volta il gruppo di lavoro, voluto dal presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, sul “Codice di buona pratica per lo sviluppo turistico-commerciale cittadino legato al traffico crocieristico”. Attorno allo stesso tavolo si sono seduti Comune di Civitavecchia, RCT, rappresentanti degli armatori e dei commercianti, tour operator, guide e accompagnatrici turistiche con il comune obiettivo di migliorare e favorire l’offerta turistica della città. Dopo aver ribadito come il porto di Civitavecchia, nel comparto crocieristico, sia ormai un punto di riferimento a livello europeo, si è sottolineata l’importanza di creare sinergia tra istituzioni ed operatori per soddisfare le attese dei crocieristi che scalano il nostro porto, migliorando i servizi e offrendo, ai turisti che si fermano in città, attività alternative, che vanno dalla cultura alla gastronomia, dal commercio all’arte, valorizzando così il patrimonio storico – artistico presente nel porto e nella città.

Vivo l’interesse da parte dei rappresentanti dei commercianti, che hanno sottolineato la necessità di migliorare i servizi e l’offerta per attrarre non solo il crocierista ma anche i membri dell’equipaggio, le crew, che rappresentano una fetta significativa di coloro che, ogni settimana, si fermano nel nostro porto.

Il Dirigente dell’Ufficio Promozione, Stampa e Comunicazione dell’AdSP, Malcolm Morini, che ha presieduto il Tavolo, ha evidenziato come il settore legato alle crociere sia in forte espansione: “Da qui al 2025 saranno costruite ben 110 navi da crociera; il mercato, quindi,

- segue

continua a crescere ma risentirà dell'influenza di quello asiatico che, in continua espansione, avrà inevitabili ricadute nel Mediterraneo. Per questo dobbiamo essere maggiormente competitivi proseguendo il percorso di collaborazione fattiva che abbiamo intrapreso con istituzioni, associazioni di categoria, tour operator e con tutti coloro che hanno interesse alla valorizzazione del nostro territorio".

Il Segretario Generale dell'AdSP, Roberta Macii, intervenuta a margine dell'incontro, si è detta soddisfatta per la nutrita partecipazione al Tavolo "Codice di buona pratica per lo sviluppo turistico-commerciale cittadino legato al traffico crocieristico".

“Cruise&Fly”, parte la sperimentazione

A Civitavecchia progetto pilota per ridurre i tempi di controllo per i crocieristi. Agenzia delle dogane in prima linea

CIVITAVECCHIA - Ridurre i tempi dei controlli per i crocieristi, effettuando il check-in direttamente al porto di Civitavecchia in transito verso l'aeroporto di Fiumicino, permettendo di lasciare il bagaglio destinato al volo nel punto di sbarco e mantenendo l'efficienza dei controlli doganali.

Questo l'obiettivo di “Cruise&Fly”, che l'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Lazio e Abruzzo, in collaborazione con il Roma Cruise Terminal di Civitavecchia, Aeroporti di Roma, Costa Crociere e Alitalia, ha presentato ieri in un workshop a Roma presso la propria sede.

Dopo oltre due anni di lavori preparatori in accordo con le direzioni centrali dell'Agenzia e in risposta alle richieste degli operatori, la sperimentazione partirà venerdì 7 settembre prossimo e interesserà i passeggeri delle navi Costa Crociera e dei voli Alitalia, per la tratta Porto di Civitavecchia-Aeroporto di Fiumicino, durerà tre mesi e permetterà di valutare l'efficacia della procedura.

“Il progetto rappresenta un caso concreto di semplificazione amministrativa perseguita dalla Pubblica Amministrazione - spiegano dalle Dogane - conseguendo la riduzione dei tempi di lavoro per gli uffici dell'Agenzia nonché una maggiore celerità dei controlli con un evidente impatto positivo sull'utenza. “Cruise&Fly” rappresenta un ulteriore sviluppo alla crescita del porto di Civitavecchia, primo in Italia e secondo nel Mediterraneo per numero di crocieristi (oltre 2 milioni nel 2017), che solo nel primo semestre del 2018 ha visto incrementare del 17% il loro numero rispetto allo stesso periodo del 2017, con un coinvolgimento di oltre 1.600 occupati nel comparto e circa 7.000 nell'indotto, per un fatturato di circa 400 milioni di euro. Il progetto consentirà alle navi da crociera di sostare più tempo nel porto, ai turisti di allungare i tempi di visita, contribuendo a rafforzare l'immagine di un settore portuale italiano all'avanguardia”.

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."*

Adriatico e Tirreno insieme per il corridoio intermodale

BARI – 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 ZES 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.

ADSP Mar Ionio: dall'1 al 5 ottobre 2018 il fam trip sul turismo crocieristico a Taranto

(FERPRESS) – Taranto, 31 AGO – Dall'1 al 5 ottobre 2018 Taranto sarà protagonista del "FALANTO EDUCATIONAL TOUR – fam trip sul turismo crocieristico a Taranto", proposta di educational e press tour a titolarità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ammessa a finanziamento da parte dell'Agenzia Regionale del Turismo (ARET) "Puglia Promozione" nell'ambito dell'"Avviso Pubblico per la selezione di proposte di educational, press e blog tour per la promozione turistica della destinazione Puglia – annualità 2018" a valere sul POR Puglia FESR 2014-2020 "Attrattori culturali, naturali e turismo. Asse VI – tutela dell'Ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali – Azione 6.8 Interventi per il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche. Promozione della destinazione Puglia".

L'idea – inedita nel suo genere nonché unico progetto per il porto di Taranto presente tra le proposte ammesse dall'ARET per il periodo "B" dell'annualità in corso – nasce dalla volontà di 'contaminare' l'esperienza di viaggio degli "ospiti" individuati tra giornalisti, blogger, influencer e operatori (buyer) di rilievo nazionale ed internazionale nel settore crocieristico. Per cinque giorni i partecipanti diventeranno i protagonisti di un educational tour, il "FALANTO", un viaggio di familiarizzazione meglio noto come "fam trip", durante il quale entreranno in contatto con le principali attrattive del territorio tarantino. Ciascuna giornata sarà caratterizzata da un elemento a forte connotazione identitaria: le RADICI – il MARE – la TERRA.

Obiettivo generale dell'iniziativa è la promozione del turismo crocieristico quale segmento in grado di contribuire al miglioramento ed al consolidamento del "brand Taranto" presso gli operatori del settore e, quindi, all'inclusione dello scalo ionico nella pianificazione di nuovi itinerari crocieristici e di nuove escursioni, differenti da quelle già tradizionalmente gettonate, in linea con le strategie del Piano strategico del turismo 2016-2025 "Puglia 365". Le finalità del progetto sono state condivise con il Comune di Taranto e l'Associazione MedCruise di cui l'AdSP è socio.

La soluzione del fam trip si configura quale strumento strategico ed innovativo per la promozione della città di Taranto nella sua veste di meta crocieristica emergente nell'area Med, poiché in grado di orientare influencer e decision maker – figure professionali già attente ed abituate ad una mirata valutazione di mete e destinazioni turistiche nonché delle dinamiche di marketing tipiche del settore cruising – verso conoscenza diretta e di sperimentazione di nuovi modelli di turismo emozionale.

Durante il fam trip gli ospiti conosceranno Taranto, città dei due mari e dei delfini (attività di dolphin watching); apprenderanno i progetti di sviluppo del porto, con particolare riferimento al settore crocieristico e del turismo; scopriranno i tesori custoditi nel Museo Archeologico Nazionale di Taranto, con cui l'AdSP ha sottoscritto un protocollo di intesa finalizzato alla promozione e valorizzazione turistica della città; visiteranno la "terra delle gravine" ed il suo immenso patrimonio rupestre; saranno coinvolti in attività laboratoriali a Grottaglie, città delle ceramiche e dell'artigianato; ammireranno la Valle d'Itria e la sua natura incontaminata; vivranno momenti di condivisione e contatto con i sapori e le tradizioni nei luoghi più veri del territorio, nelle masserie e nelle terre del primitivo, lì dove ci sono le radici dell'autentica pugliesità.

Ai buyer/operatori del settore cruising sarà, inoltre, chiesto di produrre un feedback report che specifichi quella che è l'offerta già presente nei propri itinerari crocieristici e l'intenzione nonché le reali possibilità di inserire Taranto nella propria offerta e programmazione.

Il tour prende il nome di "FALANTO", in connessione con il progetto simbolo dello sviluppo turistico della città di Taranto che, nel mare, vede la sua più grande risorsa: l'erigendo Falanto Port Service Center, un complesso polivalente adibito a stazione marittima e a contenitore di attività culturali e ricreative per tutta la cittadinanza, sia nell'ottica di una riqualificazione del waterfront portuale – generatore di qualità urbana – e di integrazione tra la città e il porto ma anche di generazione di una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali, in linea con le grandi città portuali europee già contaminate dal processo di rigenerazione sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra finalizzato alla promozione di un marchio regionale comune.]]

Il Nautilus

“FALANTO EDUCATIONAL TOUR”: ad ottobre il primo fam trip sul turismo crocieristico a Taranto

Dall'1 al 5 ottobre 2018 Taranto sarà protagonista del “FALANTO EDUCATIONAL TOUR – fam trip sul turismo crocieristico a Taranto”, proposta di educational e press tour a titolarità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ammessa a finanziamento da parte dell'Agenzia Regionale del Turismo (ARET) “Puglia Promozione” nell'ambito dell'“Avviso Pubblico per la selezione di proposte di educational, press e blog tour per la promozione turistica della destinazione Puglia – annualità 2018” a valere sul POR Puglia FESR 2014-2020 “Attrattori culturali, naturali e turismo. Asse VI – tutela dell'Ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali – Azione 6.8 Interventi per il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche. Promozione della destinazione Puglia”.

L'idea – inedita nel suo genere nonché unico progetto per il porto di Taranto presente tra le proposte ammesse dall'ARET per il periodo “B” dell'annualità in corso – nasce dalla volontà di ‘contaminare’ l'esperienza di viaggio degli “ospiti” individuati tra giornalisti, blogger, influencer e operatori (buyer) di rilievo nazionale ed internazionale nel settore crocieristico. Per cinque giorni i partecipanti diventeranno i protagonisti di un educational tour, il “FALANTO”, un viaggio di familiarizzazione meglio noto come “fam trip”, durante il quale entreranno in contatto con le principali attrattive del territorio tarantino. Ciascuna giornata sarà caratterizzata da un elemento a forte connotazione identitaria: le RADICI – il MARE – la TERRA.

Obiettivo generale dell'iniziativa è la promozione del turismo crocieristico quale segmento in grado di contribuire al miglioramento ed al consolidamento del “brand Taranto” presso gli operatori del settore e, quindi, all'inclusione dello scalo ionico nella pianificazione di nuovi itinerari crocieristici e di nuove escursioni, differenti da quelle già tradizionalmente gettonate, in linea con le strategie del Piano strategico del turismo 2016-2025 “Puglia 365”. Le finalità del progetto sono state condivise con il Comune di Taranto e l'Associazione MedCruise di cui l'AdSP è socio.

La soluzione del fam trip si configura quale strumento strategico ed innovativo per la promozione della città di Taranto nella sua veste di meta crocieristica emergente nell'area Med, poiché in grado di orientare influencer e decision maker – figure professionali già attente ed abituate ad una mirata valutazione di mete e destinazioni turistiche nonché delle dinamiche di marketing tipiche del settore cruising – verso conoscenza diretta e di sperimentazione di nuovi modelli di turismo emozionale.

Durante il fam trip gli ospiti conosceranno Taranto, città dei due mari e dei delfini (attività di dolphin watching); apprenderanno i progetti di sviluppo del porto, con particolare riferimento al settore crocieristico e del turismo; scopriranno i tesori custoditi nel Museo Archeologico Nazionale di Taranto, con cui l'AdSP ha sottoscritto un protocollo di intesa finalizzato alla promozione e valorizzazione turistica della città; visiteranno la “terra delle gravine” ed il suo immenso patrimonio rupestre; saranno coinvolti in attività laboratoriali a Grottaglie, città delle ceramiche e dell'artigianato; ammireranno la Valle d'Itria e la sua natura incontaminata; vivranno momenti di condivisione e contatto con i sapori e le tradizioni nei luoghi più veri del territorio, nelle masserie e nelle terre del primitivo, lì dove ci sono le radici dell'autentica pugliesità.

Ai buyer/operatori del settore cruising sarà, inoltre, chiesto di produrre un feedback report che specifichi quella che è l'offerta già presente nei propri itinerari crocieristici e l'intenzione nonché le reali possibilità di inserire Taranto nella propria offerta e programmazione.

Il tour prende il nome di “FALANTO”, in connessione con il progetto simbolo dello sviluppo turistico della città di Taranto che, nel mare, vede la sua più grande risorsa: l'erigendo Falanto Port Service Center, un complesso polivalente adibito a stazione marittima e a contenitore di attività culturali e ricreative per tutta la cittadinanza, sia nell'ottica di una riqualificazione del waterfront portuale – generatore di qualità urbana – e di integrazione tra la città e il porto ma anche di generazione di una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali, in linea con le grandi città portuali europee già contaminate dal processo di rigenerazione sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra finalizzato alla promozione di un marchio regionale comune.

Leggi anche:

Il documento di Rete civica

Porti, l' Authority ricomprensca Villa e Reggio

L' Authority di sistema portuale dello Stretto deve comprendere anche Villa San Giovanni e Reggio Calabria. A sostenerlo è la Rete civica per le infrastrutture, che riaccende i riflettori su un tema intorno al quale sembra calato di nuovo il silenzio. «Ferma restando la speranza che l' Authority portuale di Messina divenga la XVI Authority di sistema portuale, come accennato dal ministro Toninelli, noi ribadiamo il nostro impegno in coerenza con quanto sostenuto sin dall' agosto del 2014: l' Authority di sistema portuale deve avere un senso strategico e potrà essere credibile anche con futuri Governi e persino in sede di Unione Europea, solo a condizione che sia l' Authority di sistema dello Stretto, acquisendo la propria rilevanza quale Istituzione che sovrintende, organizza e gestisce il passaggio di navi, merci e passeggeri nello Stretto, inteso quale luogo geografico e snodo fondamentale per chi provenga da Suez e risalga verso i porti del Mediterraneo e viceversa.

La XVI Authority - prosegue il documento di Rete civica per le infrastrutture - otterrebbe, allora, la sua giustificazione strategica e logistica, non solo come primo porto passeggeri (rilevante quale nodo primario) e secondo porto petrolifero d' Italia (secondo

pure per volumi di Iva prodotti), ma soprattutto perché verrebbero rispettati i requisiti previsti dal regolamento europeo del 2013 di appartenere ad nodo urbano primario (requisito già sufficiente che salva Napoli, Bari e Palermo) oltre ad avere un traffico complessivo maggiore dell' 1% tra rinfuse solide e liquide trasportate, e legittima la richiesta alla Ue per trasformare il sistema Messina-Milazzo e dello Stretto in porto "core", cioè in porto di rilevanza strategica della Rete transeuropea Ten-T.

È paradossale - rileva il presidente di Rete Civica Fernando Rizzo - come siano stati ricompresi tra i "core", dalla riforma Delrio, porti come La Spezia, Ancona e Taranto, che non godono di traffici commerciali adeguati e neppure risultano nodi primari. Per non dire di Civitavecchia con traffici irrisori e salvata come porto di Roma che però non è sul mare».

Sardinia Ferries e “Isole che Parlano” uniscono isole, popoli, musica e fotografia

VADO LIGURE – Il Festival Internazionale Isole che Parlano compie ventidue anni e la partnership con Sardinia Ferries si rinnova per il settimo anno consecutivo. I direttori artistici di Isole che Parlano, Paolo e Nanni Angeli, dal 3 al 9 settembre presenteranno concerti, lezioni, incontri, laboratori e mostre fotografiche negli splendidi scenari aperti di Cala Martinella e Palau Vecchio, in quelli raccolti nelle Tombe dei Giganti o nei sentieri che conducono alla Rocca dell'Orso, creando la magica relazione tra arte e contesto ambientale che, ogni anno, coniuga natura, archeologia, turismo culturale, musica e tradizioni.

Isole che parlano www.isolecheparlano.it è un festival internazionale di musica e arti visive, che accosta la cultura contemporanea e i movimenti d'avanguardia alle culture autoctone sarde.

Gli eventi e i concerti sono dislocati in aree archeologiche, culturali e paesaggistiche, in monumenti naturali, nelle spiagge e nelle piazze.

Il Festival è un evento basato sui principi dell'incontro, della diversità, della tolleranza e valorizza la funzione sociale del fare arte.

“Sardinia Ferries dedica, da sempre, una grande attenzione alla valorizzazione dei territori in cui opera e promuove le singolarità culturali, turistiche e naturalistiche della Sardegna, con un occhio di riguardo per le manifestazioni innovative, che favoriscono le occasioni di aggregazione e di scambio culturale” afferma Cristina Pizzutti, responsabile marketing e comunicazione.

Dimenticato lo scalo turritano: botta e risposta tra Wheeler e Onorato

«L' amministratore delegato del gruppo Moby-Tirrenia Achille Onorato ha speso belle parole per la Sardegna, ma nelle sue dichiarazioni non ha mai citato il porto di Porto Torres. Chiedo che venga riconosciuto il ruolo strategico del nostro scalo marittimo». Il sindaco Sean Wheeler è rimasto deluso dalle parole di Onorato, Ceo dell' omonimo gruppo armatoriale per non aver inserito lo scalo turritano nel discorso sul programma strategico dei trasporti marittimi e sugli impegni futuri previsti dalla compagnia. «Il nostro scalo viene ancora una volta bisrattato - aggiunge il sindaco - invito invece l' azienda e Onorato a valutare la nostra città come sede legale e ne approfitto per chiedere ancora una volta di implementare e migliorare le tratte e il servizio».

Immediata la replica di Achille Onorato. «Mi spiace molto essere stato equivocado - afferma il responsabile del gruppo Onorato-Armatori - e dichiaro da subito la totale disponibilità a incontrare il sindaco Sean Wheeler, a illustrargli il nostro lavoro per lo sviluppo e la sempre maggiore valorizzazione del territorio, ed a cercare insieme soluzioni volte alla realizzazione degli obiettivi comuni e nel garantire un servizio verso questo importantissimo scalo sempre migliore ed accogliente».

Mariangela Pala

La risposta di Achille Onorato al sindaco di Porto Torres: "Pronti a un incontro"

"Moby-Tirrenia snobba lo scalo portuale di Porto Torres, che sembra non rientrare nei piani della società. Chiediamo che siano migliorati i servizi e i collegamenti e che la nostra città sia scelta dall'azienda di navigazione come sede legale". Il sindaco di Porto Torres, Sean Wheeler, va all'attacco del gruppo Moby-Tirrenia contestando l'amministratore delegato, Achille Onorato, in riferimento alle ultime dichiarazioni rilasciate dall'imprenditore al quotidiano La Nuova Sardegna, al quale chiede di "valutare la nostra città come sede legale" della nuova società che nascerà dalla fusione Moby-Tirrenia. "Aspettiamo una vera continuità territoriale e vogliamo che Porto Torres ritorni protagonista del trasporto marittimo", afferma il sindaco - Il nostro porto è il secondo per numero di passeggeri nell'Isola e punto di riferimento per il traffico merci per tutto il nord ovest della Sardegna, dove risiede un terzo della popolazione - continua Wheeler - È imperdonabile che l'ad non citi lo scalo di Porto Torres parlando dei programmi della società marittima. Il nostro scalo viene ancora una volta bistrattato e sembrerebbe non rientrare nei piani della compagnia". Poche ore dopo la nota di Wheeler è arrivata la risposta

da Achille Onorato: "Il Gruppo Onorato è da sempre al servizio di tutta la Sardegna e manifestiamo la totale disponibilità ad incontrare il sindaco di Porto Torres e discutere insieme delle soluzioni per rendere sempre migliore lo scalo portuale". "Per noi la Sardegna nel suo complesso è l'obiettivo privilegiato di ogni nostra azione commerciale e di sviluppo, con una sempre più forte identificazione fra il nostro gruppo e la nostra Isola. Ci spiace molto che il sindaco di Porto Torres abbia letto nelle nostre parole una esclusione di questo scalo. Il nostro impegno è globale e complessivo per tutta la Sardegna", è la replica di Onorato. "Mi spiace molto essere stato equivocato, e a conferma di ciò, dichiaro da subito la totale disponibilità a incontrare il sindaco Sean Wheeler, a illustrargli il nostro lavoro per lo sviluppo e la sempre maggiore valorizzazione del territorio, ed a cercare insieme soluzioni volte alla realizzazione degli obiettivi comuni e nel garantire un servizio verso questo importantissimo scalo sempre migliore ed accogliente, non solo a mare ma anche a terra".

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Avviso di rettifica - bando di gara - CIG 7569627DCC L' Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale rende noto che sono state apportate modifiche e correttivi al disciplinare di gara ed al capitolato speciale d' appalto relative alla gara in argomento pubblicata sulla GURI n. 86 in data 25 luglio 2018.

Il presente avviso riguarda correzioni ed informazioni contenute nell' avviso originale e nella relativa documentazione di gara come di seguito indicato. Il Disciplinare di gara ed il Capitolato Speciale Prestazionale rettificati sono disponibili sul sito dell' Ente www.adspmaresiciliaorientale.it alla sezione «Bandi di Gara e Contratti».

Sezione II: Oggetto dell' appalto II.7) Quantitativo dell' appalto: la cifra «. 176.453,50» e' sostituita con la cifra «. 286.736,89» Sezione III: Informazioni di carattere giuridico economico, finanziario e tecnico III.1.1) Cauzioni e garanzie richieste: e' soppresso. Sezione IV: Procedura IV.3.2) Termine per ottenere chiarimenti, effettuare il sopralluogo e ritirare la documentazione tecnica: le parole «ore 12.00 del giorno 24.08.2018» sono sostituite con le parole «ore 12.00 del giorno 07.09.2018» ai punti di

contatto sopra indicati con le modalita' di cui al disciplinare di gara. IV.3.3) Termine per il ricevimento delle offerte: le parole «04/09/2018 ore 12:00» sono sostituite con le parole «18/09/2018 - Ore 12,00» IV.3.6) Apertura delle offerte: le parole «11/09/2018 ore 10:00» sono sostituite dalle parole «25.09.2018 - Ore: 10,00» Sezione VI: Altre informazioni VI.1.3) Data di spedizione del presente avviso di rettifica alla GURI: 9 agosto 2018.

Il R.U.P.

ing. Giovanni Sarcia' TU18BHA18088.

Linea per Napoli

Aliscafi out a Favignana ieri disagi per siciliani e turisti

Palermo. Aliscafi out, disagi per i turisti. L'ultima disavventura di questa estate da incubo per i trasporti marittimi è capitata ieri ai 130 passeggeri che dovevano prendere l'aliscafo della Liberty Lines che collega Favignana a Napoli. La compagnia di navigazione ha comunicato la cancellazione della corsa a ridosso della partenza, prevista alle 6,40 di ieri. E così c'è stato chi ha viaggiato con altri aliscafi, per poi proseguire da Trapani in pullman verso Napoli oppure a Palermo si è imbarcato sul traghetto per il capoluogo campano. I disservizi sono stati denunciati ai carabinieri.

Il forfait del Favignana-Napoli sarebbe legato allo stop per verifiche tecniche imposto dalla capitaneria di porto a due aliscafi utilizzati da Liberty Lines nelle Eolie (il Mirella M. e l'Eschilo); un terzo mezzo (il Platone) ha invece avuto un guasto. Il che avrebbe indotto la società a spostare nelle Eolie uno degli aliscafi in servizio alle Egadi.

Sempre ieri, causa avaria, il Marco M. della Liberty Lines non è riuscito a partire da Milazzo.

Il Kossyra - nave di Traghetti delle Isole, da tempo ferma - dovrebbe riprendere domani la linea regionale Porto Empedocle-isole Pelagie.
D. D.

PIOMBINO LA RIPARTENZA DEL TRENO ROTAIE

«E' il segnale che attendevamo»

La soddisfazione dei sindacati

UNA piccola rivincita dopo anni di difficoltà: così è stata percepita da tanti lavoratori ed esponenti del sindacati la ripartenza del treno rotaie nello stabilimento delle Acciaierie e la ripresa della produzione. Una ripartenza che significa il rientro a lavoro per centinaia di operai.

«E' ripartito il treno rotaie – commenta Paolo Carli, rsu Fiom Aferpi – è il segnale che attendevamo dopo un lungo periodo di inattività della nostra fabbrica, se a questo aggiungiamo il rientro insieme agli altri, di 40 lavoratori assenti per 4 lunghi anni dal proprio lavoro e la probabile ripartenza degli altri due treni di laminazione Tve e Tmp possiamo guar-

dare ad un futuro più roseo rispetto a quello che abbiamo trascorso negli ultimi anni. Tutto questo deve essere supportato dal governo il quale deve garantirci gli ammortizzatori sociali per tutta la durata del progetto». Una ripartenza quella del treno rotaie attesa e sperata. Ci sono da soddisfare ordini precedenti per circa 40.000 tonnellate di rotaie per le Ferrovie dello Stato e circa 12000 tonnellate per altri clienti. Ma è soprattutto importante la ripartenza del treno rotaie perché permetterà allo stabilimento piombinese di Jindal di partecipare al bando di Rfi che ha ufficializzato che a fine settembre ci sarà la presentazione delle offerte.

Porto, primo test viabilità con “i container di Natale”

In arrivo alberi e addobbi made in China, che i Tir porteranno anche all'estero

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Alberi di Natale e palline colorate. E poi addobbi natalizi, di ogni tipo: luci per interni e luminarie. Tutti rigorosamente “Made in China”. Il porto di Genova si prepara - dalla prossima settimana - a ricevere centinaia di container in arrivo via nave dall'Asia carichi di prodotti destinati a riempire le vetrine di negozi e grandi magazzini di buona parte di Nord Italia, della Svizzera e della Baviera in vista del prossimo Natale.

Per le banchine del capoluogo ligure, quello dello sbarco di centinaia di prodotti natalizi realizzati in Cina, sarà il primo vero test dopo il crollo di Ponte Morandi. Un arrivo di merce programmato da tempo che, come accade ormai da anni, coincide con la ripresa dell'attività del porto a pieno regime dopo la pausa estiva. I prodotti, una volta sbarcati sui moli, dovranno essere trasportati soprattutto via camion in tutta la Liguria ma anche in Piemonte e Lombardia. Una parte della merce è poi destinata all'estero: a Lugano, Ginevra e Zurigo ma anche in Germania.

«Il periodo natalizio è un momento di “peak season”, come si dice in gergo, ovvero di alta stagione sia per i traffici import sia per quelli export, con tempistiche differenti», sottolinea Alberto Banchemo, presidente di Assagenti. «Le importazioni di merce - spiega il numero uno degli agenti marittimi del



Container al terminal Psa di Genova Pra, una delle piattaforme più grandi del Mediterraneo

porto di Genova - avvengono in un tempo più diluito: iniziano proprio in questi giorni i primi arrivi per permettere alla distribuzione di far arrivare tutto sugli scaffali nei prossimi mesi, mentre l'export avrà un trend di crescita meno dilatato, che vedrà il suo massimo picco nelle prime tre settimane di dicembre».

Il mondo portuale si sta preparando per gestire questo importante arrivo di prodotti dopo il crollo del Morandi. «Essendo principalmente merce containerizzata - prosegue il presidente di Assagenti - siamo fiduciosi di riuscire a gestire l'emergenza logistica causata dal crollo del viadotto Morandi: il

terminal Vte di Pra', che movimentata circa un terzo del traffico container su Genova, è operativo al 100% sia per i collegamenti ferroviari sia per quelli autostradali verso il Nord Italia». Maggiori dubbi sulla tenuta e successiva distribuzione della merce in arrivo in banchina riguarda invece l'area del porto più vicina alla Lanterna. Secondo Banchemo, pre-occupa maggiormente «il bacino di Sampierdarena, nella misura in cui dovremo già oggi essere in grado di rassicurare la merce, dando tempi certi per il ripristino della ferrovia e informazioni dettagliate sulla via dedicata al traffico pesante, per scongiurare allarmismi di rischio

paralisi che possono portare alle estreme conseguenze di scegliere altri scali, considerati più affidabili».

In attesa dell'apertura della “Strada del Papa”, la via dedicata ai Tir in entrata e uscita dai terminal, per gli agenti marittimi resta di fondamentale importanza per la circolazione delle merci la riorganizzazione logistica «dei parchi vuoti che stiamo definendo con le nostre compagnie associate e le associazioni dell'autotrasporto, che permetterà una drastica riduzione del transito di mezzi pesanti lungo la direttrice orizzontale della città», chiude Banchemo. —

matteo.dellantico@lsecolorix.it

© BY N. S. A. D. S. P. S. I. N. S. I. C. A. I.

GRAZIE A UNA NUOVA PARTNERSHIP CHE SORPASSA IL SUPPORTO CARTACEO

CargoX e Actual IT (Gruppo DBA): la logistica portuale digitale

DBA Group porta la blockchain nei porti Balcani ed è pronta ad applicarla anche alla gestione degli asset infrastrutturali in Italia

TREVISO - CargoX, l'ideatore della soluzione Smart Bill of Lading basata sulla tecnologia della blockchain e Actual IT, società del Gruppo DBA e fornitore di avanzate soluzioni IT per i settori della logistica portuale e petrolifero, hanno siglato una partnership che consentirà al Gruppo DBA di avere accesso alla soluzione CargoX Smart B/L e di integrarla con le piattaforme di gestione della logistica già operative in Italia e nei Balcani.

L'innovativa piattaforma CargoX - dice una nota del joint - semplifica l'emissione e la gestione di polizze di carico originali tramite la blockchain di Ethereum, facilitando il trasferimento digitale delle fatture e agevolando tutte

le attività dei diversi attori della catena logistica: dall'emittente, allo spedizioniere, dal destinatario, agli agenti. Si tratta della prima piattaforma per le polizze di carico interamente digitale, che elimina la carta e completamente sicura.

Con l'integrazione tra gli utenti di CargoX Smart B/L e i software di Actual IT si otterrà una soluzione moderna basata sulla blockchain che - rispetto all'attuale metodo basato su supporto cartaceo - garantisce la massima affidabilità, sicurezza e velocità di trasferimento dei documenti con performance elevate per tutti gli attori del processo logistico.

Le polizze di carico saranno infatti create e trasferite in pochi

minuti, ad un costo decisamente inferiore rispetto ad oggi. Tutti gli archivi documentali saranno immediatamente disponibili nell'archivio virtuale crittografato (cloud) consentendo alle aziende operanti nel settore della logistica di ridurre la quantità di carta utilizzata, risparmiando tempo e denaro.

Con oltre 20 anni di esperienza nel settore, Actual IT è un'azienda leader che si occupa di ideare soluzioni IT complete che comprendono prodotti informatici a supporto delle operazioni di logistica portuale (PORT-Line), e di prodotti per il monitoraggio e il controllo del sistema di vendita al dettaglio nel settore petrolifero (GASO-Line). La società Actual IT, vanta importanti clienti nel

settore della logistica tra cui Il Porto di Cuneo (dal 2004), il **Porto di Ploče**, e lavora con le principali filiali locali di DIL Logistics, Gebrüder Weiss, Kuehne Nagel, Samer & Co e altri.

Actual IT, è una società controllata da DBA Group, società italiana di consulenza tecnologica quotata in Borsa presso l'AIM, specializzata nella connettività delle reti e nelle soluzioni a supporto del ciclo di vita delle infrastrutture. L'implementazione della blockchain nei prodotti di Actual IT va esattamente nella direzione intrapresa dal Gruppo DBA con l'obiettivo di mettere a disposizione questa tecnologia per tutte le società clienti e partner nei Balcani ma anche in Italia.