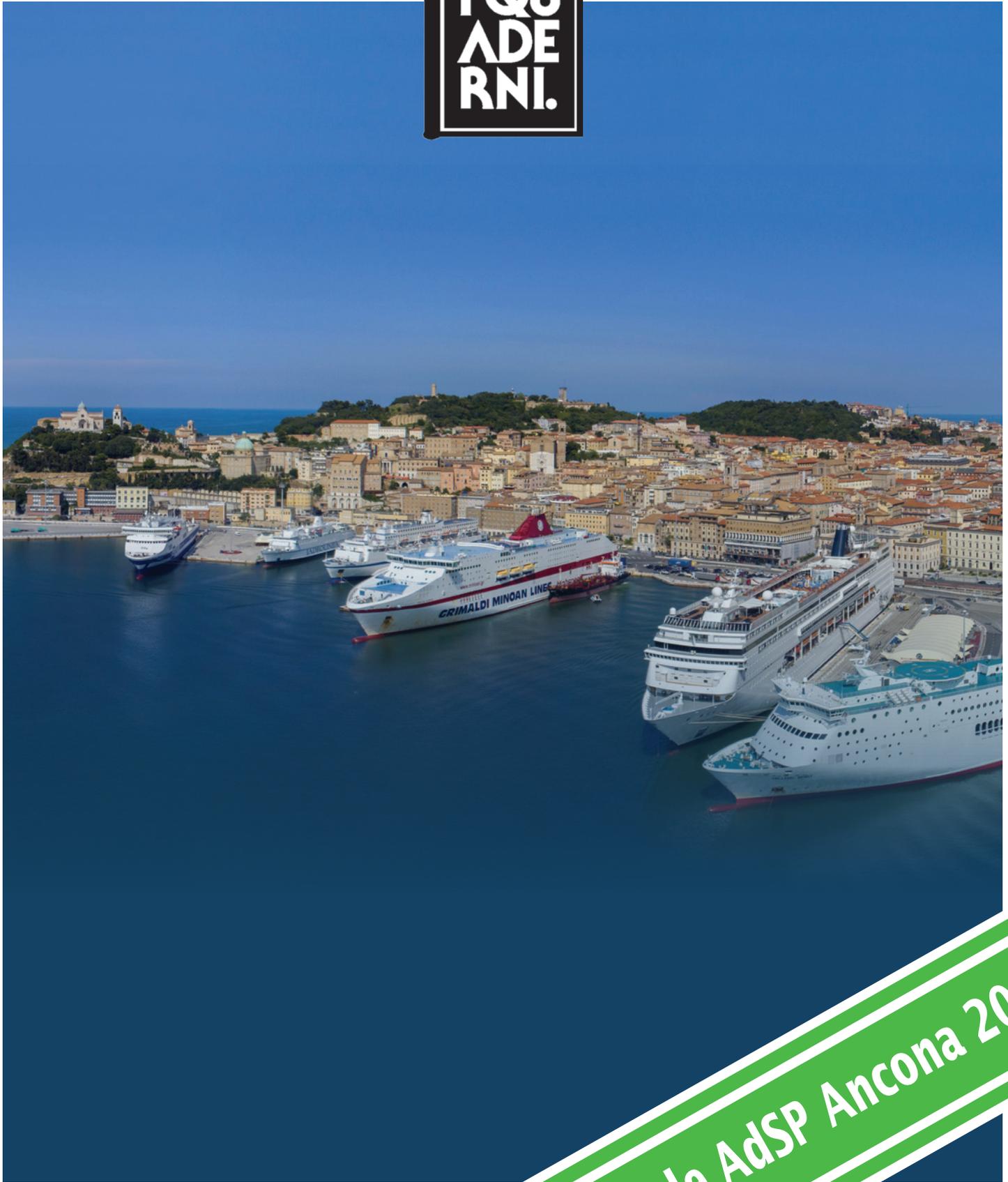


LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.



Speciale AdSP Ancona 2021



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

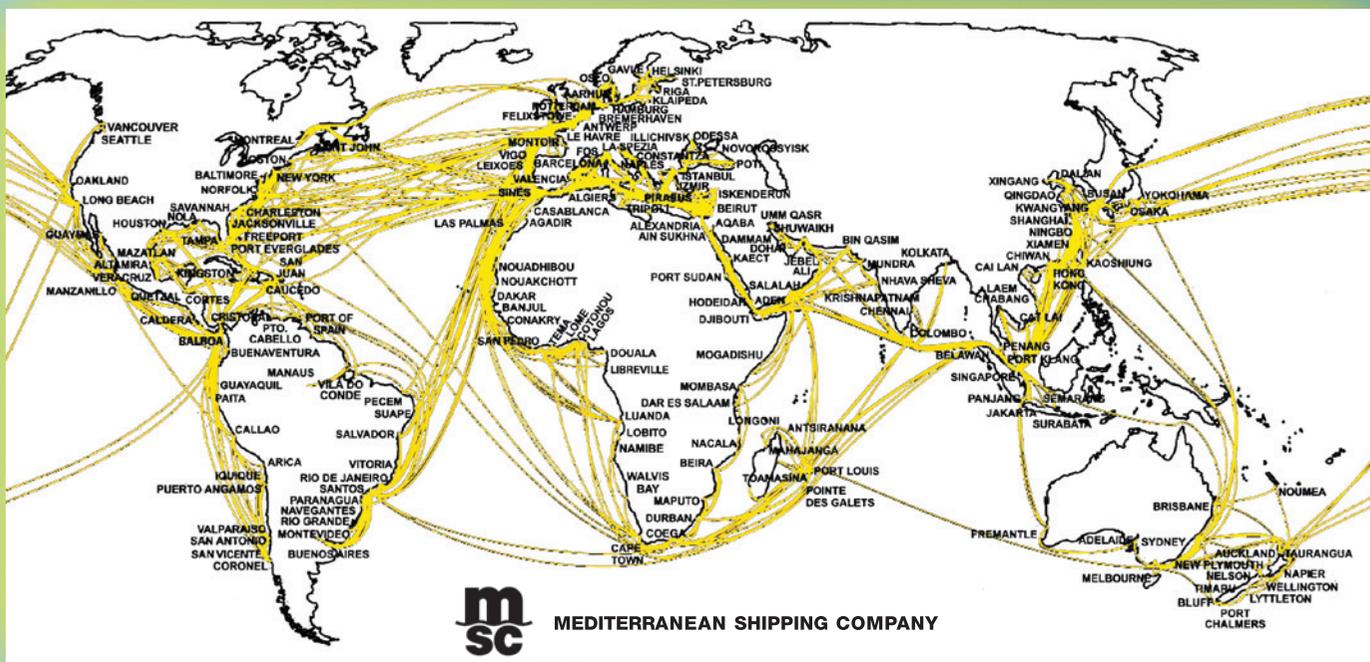
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

SOMMARIO

- 5 Ancona, un sistema virtuoso
- 9 Tante vocazioni, un cuore
- 11 Pianificazione di sistema al via
- 13 Ancona, "torna" la Banchina 22
- 15 Pronti ad accogliere MSC Splendida
- 17 Digitalizzare il tracciamento del traffico traghetti
- 18 Quando la comunità sente il suo porto
- 19 Cantieristica, crociere e traghetti per la Croazia
Vocazione pesca e ambiente
- 20 Scogliera Molo Nord per migliorare operatività dello scalo
- 21 Si completa il progetto infrastrutture per la pesca
- 22 Più efficienza tra le due sponde

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 42 del 29 Maggio 2021 - P.I. 45%

Duemilaquattrocento anni portati benissimo



Una veduta di Ancona.

Quando scrivo o leggo di Ancona, mi torna sempre in mente l'aforisma di Henry Ford: "Quando vedi passare un'Alfa Romeo - pare dicesse il creatore della allora più grande industria automobilistica del mondo - mi tolgo il cappello". Che c'entra? Centra, perché quando scrivo o leggo di Ancona, non posso dimenticare almeno due cose: che è una delle (bellissime) città più antiche e culturalmente evolute; e che - questo è un fatto personale: dovette perdonarmi - alla sua liberazione alla fine della II Guerra Mondiale contribuì anche mio padre, alla guida dei marinai del San Marco, nel Corpo di Liberazione Italiano. Più giù, a Brindisi, dovrebbe esistere sempre una caserma del San Marco intitolata a Luigi Fulvi.

Da buon toscano, ammesso che Livorno sia Toscana (Malaparte e altri hanno scritto che Livorno è la Napoli della Toscana) considero il mio mare il più bello del mondo: ma sono disposto a fare un'eccezione per il dannunziano "Adriatico selvaggio/che verde è come i pascoli dei monti".

Fine delle divagazioni personali, per le quali chiedo scusa. È che il Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale, composto da ben

sei porti tutti veri gioielli, non può essere considerato un sistema "normale". Con Ancona come capo, - una città che, antica di oltre 2400 anni, conserva intatte molte delle sue anime di grande centro culturale ed etnico della Magna Grecia - ha sempre avuto una grande importanza nella storia d'Italia: quando l'Italia era ancora - come disse Von Metternich - una semplice espressione geografica, Ancona era caput mundi di tutta la civiltà del Centro Adriatico, e prima lo era stata per il papato, prima ancora per l'impero Romano e i visigoti. Insomma, tanto di cappello. Poi, malgrado tutto, è una bellissima città, con un bellissimo porto. E qui torniamo a noi.

*

Il Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale, composto oltre che da Ancona anche dai porti di Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona, è stato fin dalla sua costituzione una sfida: mettere insieme porti tanto diversi, con vocazioni tanto diversificate e spesso con uno storico antagonismo tra loro - scali pescherecci in concorrenza, marina turistici in forte espansione che i pescatori non sempre hanno visto di buon occhio, eccetera - ha richiesto un pugno di ferro con quattro paia di guanti di velluto sopra. Va dato atto all'ultimo presidente, Rodolfo Giampieri, e al suo segretario generale Matteo Paroli - brutta razza, livornese anch'egli: ma maestro di pragmatismo e grande lavoratore - di aver creato un "sistema" che riesce a funzionare malgrado i tanti "ma". L'Adriatico, si sa, non è un mare facile: e la sponda italiana è dominata da spiagge e insabbiamenti, che rendono perenne la battaglia per tenere aperti gli scali, sia commerciali che pescherecci. Una battaglia - leggerete l'intervista che segue al presidente Giampieri - che non ha fine: e che anche oggi costituisce un insieme di interventi, ma non ancora inquadrati da una legge nazionale organica che renda possibile concludere la guerra contro la sabbia e il fango. Vogliamo essere ottimisti? Sono state poste le radici, qui ad Ancona, per vincerla questa guerra, ma come sempre, dipende da Roma e in subordine dalle Regioni. Il nuovo presidente del "sistema" trova molti progetti ben avviati. Gli auguriamo di portarli a conclusione.

*

Personalmente siamo maledetti toscani, quindi laici: e non crediamo nei miracoli. Ma Giampieri e Paroli un mezzo miracolo l'hanno fatto: in un Paese come il nostro dove lo scontro tra Comuni vicini fa parte della realtà d'ogni giorno, hanno saputo davvero amalgamare il "sistema": con tenacia, con il giusto coinvolgimento delle comunità, salvaguardando ogni singola vocazione ma senza doverne subire gli egoismi, oggi il "sistema" sta dando a ciascuno dei suoi soggetti portuali non solo quanto gli occorre nell'immediato, ma anche in prospettiva. Leggerete nelle prossime pagine i dettagli. Io chiudo perchè forse l'ho fatta troppo lunga. Ma considero questo Quaderno uno dei più cari al mio vecchio cuore da molti anni a questa parte. Con tanti auguri a tutti i suoi protagonisti, di ieri, d'oggi e - perché no? - anche di domani.

Antonio Fulvi

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE GIAMPIERI

Ancona, un sistema virtuoso

Rodolfo Giampieri è stato, per molti un esempio di pragmatismo ma anche di diplomazia nel difficile ruolo di presidente in una delle AdSP più articolate dell'Adriatico. A chiusura del suo mandato mentre prende possesso della presidenza di Assoportori gli abbiamo fatto qualche domanda.

Presidente, quattro anni di lavoro intenso per la nuova AdSP ma pieno di soddisfazioni per il sistema portuale. Con il pieno riconoscimento sia delle istituzioni, sia degli operatori. Può dirci, oggi che trae il bilancio, qual è la sua principale soddisfazione?

Aver raggiunto un'integrazione fra i sei porti di competenza, con il necessario superamento dei singoli campanili per poter lavorare ad una strategia di sistema. È stata una cavalcata entusiasmante, non senza ostacoli, per affrontare un mercato in profondo cambiamento che ha nella sostenibilità uno dei più importanti fattori della competitività.

E quale il problema ancora da risolvere che avrebbe voluto portare a termine?

Il tema sospeso è quello dei dragaggi, una vera spina nel fianco della portualità italiana a causa di una serie di norme sempre più complesse e spesso non coordinate fra di loro.

Il dragaggio è uno degli elementi indispensabili per i porti che solo così potranno continuare a lavorare nella massima potenzialità. Sarebbe quindi



necessario che questa materia entrasse finalmente nella gestione ordinaria portuale, come avviene nei grandi porti del Nord Europa, smettendo di essere affrontata solo nell'emergenza. Positivo il fatto che il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Giovanni Abbiato abbia colto questa necessità creando una commissione ad hoc per affrontare il tema a livello nazionale.

Il porto di Ancona, unito agli altri porti del sistema, è in Adriatico un riferimento fondamentale per lo shipping ma anche per la pesca e per il diporto nautico. In questi anni, sia lei che il suo predecessore avvocato Canepa, avete in molti aspetti razionalizzato il "sistema" aprendolo anche alla città con attività sociali, di turismo e di intrattenimento. In meno di dieci anni sembra cambiato il mondo anche sul piano della vivibilità.

L'attuale governance ha puntato su

due temi: la crescita economica e occupazionale, con un riscontro nel porto di Ancona di un aumento da 4.700 a 6.500 addetti, oltre 9 mila in tutto il sistema, e il recupero del rapporto porto-città.

La crescita del porto di Ancona si è basata sulla sua vocazione "multifunzione", con la presenza e la diversificazione in diversi settori, crociere, traffico passeggeri e merci, cantieristica, logistica, pesca, in modo tale da non essere dipendenti da un solo mercato che, qualora andasse in crisi, avrebbe ripercussioni negative sull'intero sistema.

Il rapporto porto-città è stato fin da subito uno dei temi che abbiamo affrontato con passione e decisione grazie anche ad una forte condivisione con l'amministrazione comunale e il suo assessore al Porto, Ida Simonella.

I porti che sono dentro alla città devono vivere in un rapporto di simbiosi e rispetto con la comunità per crescere insieme. Con l'apertura del Porto Antico ad Ancona, un pezzo di porto con monumenti storici preziosi e unici e non più utilizzato per le attività commerciali, questo luogo è stato restituito alla fruizione della comunità che abbiamo inaugurato nel 2015 con una grande festa a cui hanno partecipato 10 mila persone, accolte dai lavoratori del porto. Un incontro simbolico fra tutto il mondo portuale e la popolazione.

La sua AdSP nell'indice nazionale è considerata tra quelle virtuose, capa-

CAMAR.

AGENZIA DOGANALE - SPEDIZIONI • ANCONA - ITALY**I VOSTRI CONSULENTI DOGANALI E DI COMMERCIO ESTERO****DEPOSITO
MERCİ****TRANSITI****INTRASTAT****PRATICHE
DOGANALI****NOVITÀ**Consulenze per certificazione
doganale AEO operatore
economico autorizzato,
Luogo Approvato,
Esportatore
Autorizzato**CI OCCUPIAMO DI PROBLEMATICHE INERENTI LE PROCEDURE DOGANALI E IL COMMERCIO ESTERO**

Nelle procedure doganali convivono un insieme di normative complesse di non semplicissima interpretazione e in continua evoluzione. La nostra *mission* è quella di cercare di evitare alle aziende questi problemi fornendo loro un valido aiuto professionale. Sbagliare in questo settore, come ad esempio nella dichiarazione doganale, può significare eludere divieti, pagare meno o più dritti doganali, utilizzare impropriamente certificati preferenziali ecc. È evidente il danno e le sanzioni che ne possono derivare.

MAURO MARTELLI, spedizioniere doganale e doganalista è titolare dell'agenzia doganale "CAMAR di Mauro Martelli" di Ancona

- Ha superato l'**Esame di Stato** indetto dal Ministero delle Finanze per l'abilitazione alla professione di **Spedizioniere Doganale** (Legge 1612/1960).
- È in possesso di Diploma di Master in **Diritto Tributario** della W.Kluwer di Milano.
- Ha frequentato l'Università Nicolò Cusano di Roma - Facoltà di Economia Giurisprudenza - Corso Universitario in "Pianificazione fiscale e doganale negli scambi con l'estero e per l'internazionalizzazione delle imprese.
- Nel 2011, dopo un lungo e complesso audit condotto dall'Amministrazione delle Dogane, ha ottenuto la prestigiosa certificazione internazionale di "**Operatore economico autorizzato**" (AEO)

CAMAR di Mauro Martelli

C.so Stamira, 24 - 60121 ANCONA (ITALY) • Tel. +39 071.2071479 • Tel. +39 071.2071493 - Fax +39 071.2077106 r.a.

Deposito: Via Mattei, 42 - Ancona www.camarancona.net - info@camarancona.it

ce di operare anche con spese contenute e con un organico non pletorico come altre. Può indicarci le cifre del personale ad oggi e la spesa generale per il funzionamento della "macchina"?

Abbiamo agito con grande attenzione sui costi. A breve, dopo il nuovo organigramma approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, arriveremo a 53 persone che gestiscono sei porti. Da sottolineare il fatto che l'incidenza del costo del personale sulle entrate correnti sia stata nel 2020 del 28%, un valore che rimarca l'efficiente gestione dell'Autorità di Sistema Portuale, paragonabile alle migliori performance di imprese private.

La scelta strategica è stata di non aprire sedi periferiche, ma rafforzare i rapporti con tutti i porti attraverso investimenti nell'informatizzazione che ha semplificato e velocizzato le procedure amministrative con i concessionari e gli utenti. In questo modello organizzativo, nei sei porti è stata fondamentale la collaborazione delle Capitanerie di Porto. Abbiamo cercato di creare un modo di lavorare basato sulla collaborazione fra enti, rispettosi ognuno delle proprie responsabilità e competenze.

Si dice spesso, di questi tempi, che la riforma della grande riforma portuale della legge 84 del 1994 è ancora oggi manca perché tra le varie carenze non c'è stata la consultazione ciclica della conferenza di voi presidenti delle AdSP e non ci sono stati chiarimenti su alcune funzioni sul vago, con conseguente vostra "vocazione al martirio" e anche giustificazione nel "non fare" di alcuni. Il suo parere?

A distanza di 80 anni dall'approvazione del Codice della navigazione, come ha anche di recente sottolineato il comandante Generale della Guardia Costiera italiana, ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino, è arrivato il momento di fare un vernissage per questo testo normativo basato su un mondo che oggi non esiste più e che è profondamente cambiato. Il Codice e la legge di riforma portuale meritano un intervento che li renda più contemporanei e rispondenti a quelle che, nel tempo, sono diventate norme vincolanti, quelle comunitarie. In assenza di questo ammodernamento, il rischio obiettivo è che alcune pos-

sibili iniziative giudiziarie possano, in base a norme desuete, condizionare lo sviluppo di un settore che invece merita di essere assolutamente trainante per l'economia nazionale all'interno di regole certe.

Di recente, la Conferenza dei presidenti ha avuto una velocizzazione con l'insediamento del nuovo ministro che ha già convocato varie riunioni per affrontare temi di interesse generale importanti per lo sviluppo della portualità.

I porti, specie in Italia, sembrano per alcuni aspetti in guerra tra loro con progetti concorrenziali invece di programmare a livello di Assoporti (e di governi) un sistema davvero efficiente e senza sprechi di risorse. Avrebbe qualche suggerimento in merito dopo aver tanto realizzato ad Ancona per il suo "sistema"?

La riforma del 2016 ha allargato i confini da singolo porto a sistemi portuale, che devono collaborare fra di loro perché il mercato del futuro si affronta anche come massa critica e di coesione nei progetti. Non è un porto italiano che fa concorrenza ad un altro porto italiano ma è il sistema Italia che si mette in competizione con le strutture portuali organizzate del Nord Europa, del Nord Africa e di tutta l'area Mediterranea. Il sistema portuale è perciò l'elemento fondamentale su cui si basa la competizione del futuro, con sistemi integrati per creare nuova ricchezza e nuova occupazione.

È stato appena eletto presidente di Assoporti. Quali le sue priorità?

È un onore essere stato eletto per questo incarico prestigioso e importante. Ringrazio tutti i colleghi presidenti delle Autorità di Sistema Portuali oltre a Daniele Rossi, che ha ben guidato Assoporti in questi ultimi due anni e al quale vanno i ringraziamenti di tutti noi. Una scelta di campo quella di indicare un



I passaggio di consegne in Assoporti.

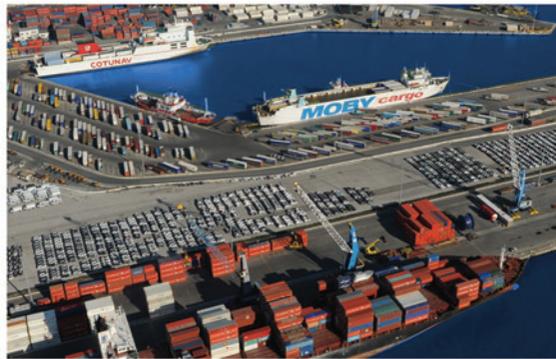
presidente che si occupi a tempo pieno dell'associazione, una realtà che rappresenta uno snodo importante dell'economia e della portualità nazionale e internazionale.

Fra le priorità, quella di ricompattare l'ambiente associativo per condividere gli obiettivi e lavorare insieme al miglioramento della portualità e quella di ricostruire e migliorare le relazioni perché solo insieme, in una società complessa, si possono ottenere risultati importanti. Fondamentale il confronto istituzionale con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e il dialogo costruttivo con le associazioni del cluster marittimo e tutte le parti sociali per garantire ripresa, sviluppo sostenibile, occupazione qualificata e in sicurezza. Occorre poi rafforzare una visione strategica della portualità per mettere a fuoco le priorità di intervento da offrire al potere decisionale in un momento di forte trasformazione del mercato e della logistica, proposte da coloro i quali lavorano confrontandosi quotidianamente con l'economia reale e i problemi relativi.



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

NOSTRA INTERVISTA AL SEGRETARIO GENERALE PAROLI

Tante vocazioni, un cuore

Il segretario generale di una AdSP ha responsabilità e impegni quasi pari al presidente. Per Matteo Paroli che già fu a Livorno con lo stesso incarico, si chiudono quattro anni di cui lui stesso ha più volte definito esaltanti. Ecco l'intervista.

Avvocato, lei ha avuto esperienze analoghe a quella ricoperta questi anni ad Ancona anche in altri porti: quali gli aspetti caratterizzanti dell'AdSP dell'Adriatico Centrale?

L'AdSP del Mare Adriatico Centrale si caratterizza per avere porti molto compositi: ci troviamo a gestire un porto internazionale come quello di Ancona, uno dei principali scali italiani per il traffico internazionale delle navi traghetti e terminal di riferimento per la logistica delle imprese del Centro Italia, o come Ortona con una forte vocazione di sostegno alle imprese abruzzesi, e porti che hanno una vocazione più per settori come la pesca, la nautica o la cantieristica.

Questa diversificazione ha richiesto un grande impegno per valorizzare al meglio le vocazioni di ogni scalo. Una sfida comune per i porti del Mare Adriatico Centrale, come per molti porti italiani, è quella dei dragaggi. Altra necessità riscontrata, quella rimettere in condizioni di operatività gli scali assegnati dalla riforma dei porti che abbiamo trovato piuttosto carenti dal punto di vista infrastrutturale. Il tutto in un'ottica però manageriale nell'ambito della quale ogni porto ha la necessità di vedere esaltate e migliorate le sue caratteristiche naturali e le proprie vocazioni di traffico.

L'AdSP in cui ha lavorato questi



Matteo Paroli

anni, in effetti, ha un record di porti nel sistema, con caratteristiche specifiche spesso diverse: come si concilia un sistema così composito?

Un sistema così composito si concilia con scelte manageriali di interesse generale, con grandi sforzi organizzativi e di confronto permanente sia con gli operatori sia con le altre amministrazioni che su questi territori esercitano le proprie competenze. Il rapporto con due Enti regionali distinti, Marche e Abruzzo, certamente può risultare potenzialmente critico e non sempre ottimale per il contenimento dei tempi delle singole procedure amministrative, ma grazie al fatto che abbiamo trovato anche in Regione Marche e in Regione Abruzzo interlocutori tecnici e amministratori sempre disponibili al confronto e al reciproco supporto, siamo riusciti ad evitare impantanamenti procedurali che diversamente avrebbero comportato blocchi anche in momenti in cui, invece, mantenere l'operatività dei porti risultava essenziale. Mi riferisco, ad esempio, a due aspetti fondamentali: quello dei dragag-

gi e quello delle richieste di concessioni per nuove iniziative imprenditoriali, da assecondare o valutare. Evitare allungamenti delle procedure è un segnale di rispetto anche per l'imprenditoria, per chi ha voglia di investire nel mondo dei porti e che, è bene ricordarlo sempre, costituisce il primo "cliente" del nostro lavoro.

Le comunità urbane dei porti spesso rappresentano un ostacolo per lo sviluppo degli scali: è successo o succede anche da voi o c'è collaborazione?

Siamo riusciti, grazie all'intelligenza degli Enti comunali con le quali ci siamo sempre confrontati in ogni porto da noi amministrato, anche dopo il 2017, ad accompagnare il potenziamento delle vocazioni di questi scali con le aspettative delle comunità locali. Sicuramente uno dei temi più delicati è quello delle norme di security, divenute proprio 20 anni fa - in conseguenza dell'attacco alle Torri gemelle - molto più restrittive e conseguentemente di più difficile accettazione nei porti urbani.

Le criticità però, da ostacolo, si sono trasformate in elemento di virtuosismo perché abbiamo avuto la possibilità di far comprendere ai cittadini le peculiarità dei nostri porti senza però impedire loro di fruire degli scali, ovviamente di una sola parte dell'estensione, non quella di puro imbarco. Abbiamo lavorato ovunque per il recupero del rapporto porto-città non mortificando la parte commerciale degli scali grazie alla grande collaborazione con le Capitanerie di Porto, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera.

Global Service srl

**REVAMPING
GRU**



**FULL
RENTAL**



**MANUTENZIONE
BANCHINE**



**PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI
VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)**

TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

**SEDE
OPERATIVA**



**PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24**



PER IL COMPARTO ENERGETICO AMBIENTALE

Pianificazione di sistema al via

AdSP: affidata redazione Piano Regolatore e Documento di Pianificazione Energetico Ambientale di Sistema dell'Autorità Mare Adriatico Centrale



Prende il via il percorso concreto per arrivare al Piano Regolatore di Sistema Portuale. È stato affidato il servizio tecnico per la redazione del Piano che disegnerà il futuro dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e

Ortona in Abruzzo. Il bando di gara europeo prevedeva anche la stesura del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), l'aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali di ciascuno dei porti dell'AdSP e introduceva il Documento di Pianificazione Energetica Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), un elemento richiesto dalla legge 84 del 1994 durante la fase di stesura del Piano Regolatore.

Dopo che la prima gara si era conclusa senza esito per mancanza di offerte valide, è stato indetto un secondo bando nel quale la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e degli altri documenti è stata affidata al raggruppamento temporaneo d'impresa costituito da Modimar srl di Roma, capogruppo, Acquatecno srl e Seacon srl di Roma, Giovanni Francalanza di Pisa, Geologi associati Fantucci e Stocchi di Ronciglione, Simonetta Migliaccio di Genova, Environment Park spa di Torino. Il bando è stato aggiudicato per un importo complessivo di 1.781.073 euro, con un risparmio in sede di offerta del 31,23%. Il valore a base di gara del

bando era di 2.589.899 euro. La durata del contratto d'appalto sarà di 390 giorni, suddivisi in più fasi, dalla firma.

Il Piano Regolatore di Sistema Portuale definirà le linee guida per il futuro dei porti in un'ottica integrata di sistema, necessaria a rispondere alle opportunità di sviluppo in modo coordinato con il territorio e per assicu-

rare, in ambito portuale, uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale.

L'Autorità di Sistema Portuale, ad inizio anno, ha ottenuto altri 5,52 milioni dal Ministero Infrastrutture che sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei porti di competenza e che si aggiungeranno alle risorse già stanziata nel bilancio preventivo 2021, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l'ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, da bilancio preventivo AdSP, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione.

Sempre in tema di bilancio, il Comitato di Gestione portuale ha approvato a fine aprile il consuntivo 2020 che presenta un avanzo di gestione disponibile di circa 2,8 milioni. Di rilievo, il fatto che l'incidenza del costo del personale sulle entrate correnti sia stata nel 2020 del 28%, un valore che rimarca l'efficiente gestione dell'Autorità di Sistema Portuale, paragonabile alle migliori performance di imprese private.

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS





Ancona, “torna” la Banchina 22

È uno spazio per le attività portuali che riparte. È di nuovo operativa la banchina 22 del porto di Ancona dopo i complessi lavori di ristrutturazione e ammodernamento necessari per potenziare un'infrastruttura costruita fra gli anni '30 e '40 rendendola adatta alle nuove modalità di lavoro e di traffico commerciale dello scalo che ha così a disposizione 4 banchine per una superficie complessiva di 250 mila metri quadrati. La banchina 22 è lunga 194 metri, con una superficie di circa 3.900 mila metri quadrati ai quali si aggiungono 9.100 metri quadrati del piazzale retrostante per una superficie complessiva di circa 13 mila metri quadrati. Nel 2016 l'avvio dei lavori da parte dell'Autorità di Sistema Portuale per ridare forza e massima operatività ad un'importante banchina d'ormeggio, con un progetto tecnicamente molto complesso che ha incapsulato la vecchia struttura in un nuovo sistema compatibile con la profondità di fondale prevista dal Piano Regolatore Portuale di 12,5 metri. Una struttura idonea alle elevate sollecitazioni determinate dall'impiego di gru semoventi di nuova generazione. In analogia alle più moderne banchine portuali è stata innalzata l'altezza della banchina portandola a +2 metri sul livello medio del mare. La capacità massima di carico è di 5 tonnellate al metro quadro.

Per i lavori, il bando AdSP ha previsto un investimento di 9 milioni di euro su cui, durante la realizzazione dei lavori, si è riusciti a realizzare economie per 3 milioni grazie ad un sistema avanzato di monitoraggio elettronico che ha consentito di prevedere le possibili criticità, risorse che saranno utilizzate per modernizzare anche il piazzale retrostante che avrà una capacità massima di carico di 10 tonnellate al metro quadro di merci pesanti anche alla rinfusa. La fase di gara della pavimentazione del piazzale è stata completata ed entro giugno è previsto l'avvio dei lavori, con il completamento previsto entro l'anno. Nel frattempo la banchina potrà cominciare una sua prima importante operatività.

Il percorso di trasformazione che coinvolge la darsena commerciale interessa anche la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del Molo Sud dopo l'abbattimento dei 46 silos, dovuto all'evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel porto di Ancona una profonda riduzione.

Queste banchine, con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 33 mila metri quadrati, accoglieranno, grazie all'adeguamento tecnico funzionale all'attuale Piano Regolatore Portuale, i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. Il cambiamento della darsena commerciale ha inoltre interessato la riconversione di un magazzino di oltre 15 mila metri quadrati trasformato in area logistica dal concessionario, la demolizione di un'incompiuta di 10 mila metri quadrati per attività logistica e l'affidamento in concessione di un magazzino di 4.420 metri quadrati per traffico merci varie e rinfuse. È poi in corso la progettazione per l'estensione dei binari ferroviari, da 280 a circa 600 metri, a servizio dell'intermodalità nello scalo dorico.



Gli interventi di Giampieri e Paroli.

Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



CON LA RIPRESA DELLE CROCIERE

Pronti ad accogliere MSC Splendida

Il porto di Ancona è pronto ad accogliere le navi di MSC Crociere per la nuova stagione 2021. L'impegno costante dell'ultimo periodo dell'Autorità di Sistema Portuale, della Capitaneria di Porto di Ancona e della compagnia di navigazione MSC Crociere ha permesso di superare le criticità da affrontare in questo che è un periodo ancora difficile per le conseguenze dell'emergenza sanitaria.

La programmazione della compagnia prevede per la stagione estiva l'arrivo di MSC Splendida, una delle navi più moderne della flotta, che a partire da domenica 13 giugno partirà tutte le domeniche dal porto dorico per itinerari settimanali verso Grecia, Croazia, Montenegro, Bari e Trieste.

MSC Splendida adotta, al pari delle altre navi della flotta, il rigoroso "Protocollo di salute e sicurezza" sviluppato da MSC Crociere insieme alle autorità e alle istituzioni italiane, con il supporto di un gruppo di esperti internazionali.

"Dopo aver dovuto rinunciare alla stagione dello scorso anno per lo stop mondiale alle navi da crociera, dovuto alle gravi conseguenze dell'emergenza sanitaria - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema, Rodolfo Giampieri -, adesso siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per il traffico crocieristico nel porto di Ancona e di conseguenza per tutto il turismo delle Marche. Un primo risultato raggiunto con costanza e visione e creato da una fortissima e consolidata collaborazione per il quale ringrazio tutte le persone che hanno lavorato a questo fondamentale ritorno. Ancona dimostra sempre il suo lato migliore nell'affrontare i problemi complessi".



Un settore, quello delle crociere, che nello scalo ha anche un riferimento produttivo di livello internazionale, quello di Fincantieri. Proprio al raddoppio della capacità produttiva dello stabilimento dorico è dedicato l'accordo fra AdSP e il Ministero delle Infrastrutture, siglato lo scorso settembre e che garantirà 40 milioni da destinare ad investimenti infrastrutturali strategici per lo sviluppo della can-

tieristica nel porto di Ancona. L'AdSP aveva infatti proposto all'ammissione al finanziamento un dettagliato programma infrastrutturale che comprende la realizzazione di un nuovo piazzale in ampliamento di quelli esistenti, la costruzione di una nuova banchina di allestimento e l'allungamento del bacino di carenaggio.

Nel comparto del traffico traghetti, il porto dorico, da febbraio, ha registrato il raddoppio da parte del Gruppo Grimaldi dei servizi di trasporto passeggeri e merci con la Grecia che si aggiunge ai collegamenti già effettuati sulla direttrice greca da Superfast e Anek, a quelli di Jadrolinija e Snav per la Croazia e di Adria Ferries per l'Albania.

Il collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato da Grimaldi è stato ulteriormente potenziato, con un servizio dedicato ad Igoumenitsa e un altro a Patrasso. Ora le navi impiegate sono ben quattro, che garantiscono servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico. Il collegamento Ancona-Patrasso avviene con le navi Europa Palace e Zeus Palace mentre quello Ancona-Igoumenitsa con i cruise ferry Florencia e Corfù.





Custom Brokers
Warehouses
Ship Brokers
Stevedoring
Ship Agents



Centro Internazionale Spedizioni Spa

57122 LIVORNO - Via delle Cateratte, 66

Tel +39 0586 887.121 Fax +39 0586 887.740

mail: cislivorno@cislivorno.it web: www.cislivorno.it

Digitalizzare il tracciamento del traffico traghetti



La presentazione del progetto per digitalizzare le procedure doganali.

Al porto di Ancona l'innovazione tecnologica diventa realtà. Si è attivato il progetto di Agenzia Dogane e Monopoli e dell'Autorità di Sistema Portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Un'iniziativa all'avanguardia che viene realizzata in un porto leader per il traffico traghetti internazionale e che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi.

Il progetto TinS-Trasferimento in Sicurezza, cofinanziato dall'Unione Europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, AdSP e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel Porto Antico, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di Sistema Portuale da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città.

Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'AdSP e messo a disposizione di Agenzia Dogane e Mono-

poli, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata

automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati.

"Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo - dice il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo porto italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un porto internazionale come è quello di Ancona".



Quando la comunità sente il suo porto



Un'immagine del Porto Antico di Ancona.

Il porto di Ancona è sempre più vicino alla comunità anche con la rinascita del mercato ittico. Sono 12 le offerte presentate all'Autorità di Sistema Portuale del Mare

Adriatico Centrale per la ristrutturazione dell'edificio demaniale del mercato ittico. Un luogo simbolo dell'economia e del lavoro portuale e della città, che si trova al Mandracchio, affacciato sul mare, con vista sulla Mole Vanvitelliana e su tutto lo scalo. Su questa struttura, dove si commercializza pesce all'ingrosso e che è nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucchi, l'AdSP sta compiendo un percorso di rinnovamento, per trasformarla in uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di Ancona, con un progetto di ristrutturazione che include un'attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e di valorizzazione del prodotto ittico e di un'area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. L'avvio dei lavori è previsto entro l'anno, la conclusione entro ottobre 2023. Il bando per lo studio del progetto di ammodernamento, cui avevano partecipato ben 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, era stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona. I lavori

interessarono una superficie di 4.200 metri quadrati su un totale di 4.717 metri quadrati a cui si aggiungono i volumi dall'articolata forma "ad onda" dell'edificio principale e sto-

rico. L'investimento complessivo previsto è di 3,5 milioni. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l'AdSP ha ottenuto un cofinanziamento di 850 mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione Marche-Feamp per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca.

Nell'ottica del miglioramento del rapporto porto-città sono anche i lavori della nuova illuminazione dell'area fronte mare, previsti dal progetto Iti Waterfront.

Capofila e stazione appaltante dell'iniziativa è il Comune di Ancona. Partner sono Univpm, Cnr-Irbim e AdSP del Mare Adriatico Centrale che si occupa dei lavori in area portuale. Ispirato alla sostenibilità e all'efficientamento energetico, Iti Waterfront nasce per migliorare le prestazioni energetiche con il ricorso a tecnologie illuminotecniche con fonti luminose ad alto risparmio e per creare un percorso emozionale che unisca Porta Pia al Porto Antico, riferimento della comunità fin dalla sua riapertura nel 2015. Un luogo che ha ospitato grandi appuntamenti, come la Giornata della Marina Militare nel 2018 e la nave Amerigo Vespucci nel 2016 e nel 2019.




BUON VENTO

Il progetto Buon Vento (<https://buonvento.portoanticoancona.it>) punta invece ad intensificare la vicinanza e la conoscenza dell'area portuale. Coordinata da

Cristiana Colli, giornalista e curatrice di eventi culturali, l'iniziativa dell'AdSP valorizza in un ambiente digitale le tante anime che compongono questa importante realtà produttiva delle Marche, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. Buon Vento è l'anteprima del Museo virtuale del porto di Ancona realizzato con il progetto europeo Remember.

PORTO DI PESARO

Cantieristica, crociere e traghetti per la Croazia



Un grande investimento privato produttivo per il porto di Pesaro. È quello realizzato da Lisa Group-Cantiere navale Rossini grazie alla concessione demaniale sottoscritta nell'ottobre 2017 con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che interessa una superficie di 25.780 metri quadrati e che durerà al 18 febbraio 2034.

Sono stati completati i lavori che hanno previsto un investimento di circa 15 milioni di euro per l'ampliamento e la ristrutturazione del complesso produttivo per attività di manutenzione e refitting di grandi imbarcazioni e yacht fino a 60 metri. A regime, l'obiettivo della proprietà è di occupare almeno un centinaio di persone fra dirette e indirette nelle attività del cantiere.

Un impegno, sottolinea il presidente AdSP Rodolfo Giampieri, che "avevamo preso con l'amministrazione comunale e con la proprietà e con il quale confermiamo la nostra volontà di sostenere chi investe sul territorio. Abbiamo cercato di mettere l'investitore nelle condizioni migliori, adeguandoci alla velocità e dinamicità del mercato, per creare lavoro e occupazione. Un altro tassello che fa parte di un chiaro progetto di rilancio e rafforzamento dell'asset della cantieristica di qualità nelle Marche che va avanti con forte determinazione esaltando le professionalità che esistono sul territorio, che stanno riportando il polo della cantieristica al centro dello sviluppo".

Confermata nel porto pesarese, da parte di Goro Tours, la stagione 2021 della linea traghetti per la Croazia nei mesi di luglio e agosto e la partenza delle crociere nel Mare Adriatico da agosto a novembre, con le navi Artemis e La Belle de l'Adriatique.

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Vocazione pesca e ambiente

È nel settore della pesca la vocazione del porto di San Benedetto del Tronto. Un impegno costante per il proprio lavoro, quello dei pescatori, che è stato riconosciuto come buona pratica, a livello nazionale, grazie al progetto "A pesca di plastica", che ha coinvolto la marineria nella raccolta di rifiuti e materiale plastico in mare durante le normali attività di pesca. L'iniziativa è stata promossa, insieme ai pescatori, da Capitaneria di Porto, Comune di San Benedetto del Tronto, AdSP, PiceAmbiente, Garbage Service e MedSharks. Il valore etico e sostenibile del progetto è stato citato più volte da Papa Francesco, anche nei mesi scorsi, che ha ricevuto una delegazione della marineria nel gennaio 2020.

L'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale è sempre stato quello di favorire il lavoro di questo settore. Tre i diversi interventi di dragaggio all'imboccatura del porto con lo spostamento dei sedimenti, realizzati finora da AdSP. È stata inoltre riqualificata l'area di via Fiscoletti, pavimentato il manto stradale di diverse aree portuali, restaurato una porzione del muro del Molo Nord e sono stati attivati i varchi di sicurezza al Molo Nord e alla banchina Malfizia. È stata inoltre raggiunta di recente un'intesa con l'amministrazione comunale sulla questione dei canoni demaniali richiesti ai concessionari dei box della piccola pesca.



PORTO DI ORTONA

Scogliera Molo Nord per migliorare operatività dello scalo

Un importante intervento infrastrutturale per migliorare l'operatività del porto di Ortona. Sono appena terminati i lavori sulla scogliera del Molo Nord realizzati dall'Autorità di Sistema Portuale, con un investimento di 800 mila euro. È stato ricostruito il profilo della scogliera in modo che possa proteggere dalle mareggiate il bacino portuale migliorando la navigazione e l'operatività dello scalo anche in condizioni meteomarine avverse e creando le premesse per la crescita dei traffici. L'intervento, primo di tale consistenza direttamente finanziato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nello scalo marittimo ortonese, era molto atteso da tutti gli operatori.

I lavori, affidati alla ditta Ne.co Costruzioni di Amantea (Cosenza), hanno consentito di ripristinare, in questa prima fase, una porzione di scogliera ricostruendo lo stato della mantellata esterna e migliorando così l'accessibilità al Molo Nord e alla banchina commerciale dove si svolge la maggior parte del traffico merci dello scalo. L'AdSP ha già programmato un secondo intervento nel 2021 con un ulteriore stanziamento di 1 milione di euro, tutti fondi a carico del bilancio di AdSP che si sommano alle risorse già previste dal Masterplan della Regione Abruzzo.

“Questi interventi hanno l'obiettivo di facilitare il lavoro delle imprese - dice il presidente AdSP Rodolfo Giampieri -, il

cui ruolo è fondamentale nella creazione di nuova occupazione e nello sviluppo economico e sociale della città”.

Per il porto di Ortona, AdSP ha di recente presentato un progetto da oltre 500 mila euro per l'ammodernamento delle infrastrutture dedicate alla pesca per un bando della Regione Abruzzo. L'intervento, condiviso con il mondo della pesca, avrà lo scopo di migliorare l'infrastruttura portuale della pesca e l'edificio del mercato ittico in cui si realizza la vendita all'asta del pesce per assicurare migliore qualità, controllo e tracciamento del prodotto ittico, garantire condizioni operative con più elevati livelli di sicurezza degli operatori, favorire una maggiore efficienza energetica e ridurre l'impatto ambientale.

Il porto di Ortona, inoltre, è coinvolto nella nascita della ZES - Zona Economica Speciale della Regione Abruzzo un'opportunità che consentirà di accedere a una fiscalità di vantaggio e a procedure amministrative semplificate per le imprese, come quelle previste dal decreto Semplificazioni: credito di imposta, riduzione di un terzo i termini per alcuni procedimenti amministrativi (ambientali, autorizzazioni paesaggistiche, in materia edilizia, concessioni demaniali portuali), dimezzamento dei tempi per autorizzazioni, licenze, permessi o concessioni che richiedono pareri, intese, e concerti di competenza di più amministrazioni.



PORTO DI PESCARA

Si completa il progetto infrastrutture per la pesca

Sono in via di completamento i lavori del progetto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico dedicato al settore della pesca nel porto di Pescara. Un intervento finanziato dal bando Feamp-Regione Abruzzo, con un investimento di 511 mila euro circa.

Sono in corso di realizzazione i lavori di pavimentazione delle banchine Nord e Sud dello scalo pescarese. L'intervento riguarda il rifacimento delle pavimentazioni esistenti, in particolare delle asfaltature e dei lastricati in pietra, con il ripristino delle opere accessorie (bitte, cordoli, dissuasori). Il progetto prevede, inoltre, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle banchine Nord e Sud del bacino di Pescara, la costruzione di una struttura per i pescatori e di una pensilina per i "retieri", gli addetti alla riparazione delle reti da pesca. Fra gli interventi previsti, ci sono la fornitura e l'installazio-

ne di parabordi d'ormeggio in gomma, già effettuati in buona parte, oltre alla costruzione di due blocchi per i servizi igienici, nella sponda Nord e nella sponda Sud, e la costruzione di un impianto per la raccolta, il trattamento e il conferimento nella fognatura delle acque reflue di lavaggio del pescato delle banchine Nord e Sud.

"L'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale è per rendere sempre più funzionale il porto di Pescara alle esigenze degli operatori e in particolare al settore della pesca - afferma il presidente Rodolfo Giampieri -, questo progetto va in questa direzione, uno dei tasselli a cui stiamo lavorando insieme alla Regione Abruzzo e al Comune di Pescara per disegnare un futuro concreto ed efficiente dello scalo all'interno del più ampio e ambizioso progetto di infrastrutturazione generale del porto".



PROGETTO INTESA ADRIATICO

Più efficienza tra le due sponde



Il miglioramento dell'efficienza dei flussi di traffico tra le due sponde dell'Adriatico attraverso la promozione di nuove tecnologie è l'obiettivo del progetto INTESA, di cui questa Autorità di Sistema Portuale è partner, e che si pone in continuità con l'impegno dell'ente a snellire e rendere più efficiente il traffico traghetti, aumentare il livello di sicurezza delle operazioni portuali ed accrescere la performance e il livello di innovazione del porto di Ancona, attraverso la promozione dell'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure relative al traffico marittimo.

Queste priorità, perfettamente allineate alle indicazioni europee in materia, sono perseguite dal progetto Intesa, finanziato dal programma europeo Italia-Croazia, il cui capofila è l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e che vede il coinvolgimento in qualità di partner del Co-

mando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera e del Ministero croato del Mare, Tra-

sporti ed Infrastrutture.

Nel contesto del progetto INTESA, il cui budget complessivo è di € 2.896.480,00 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, di concerto con il Corpo dei Piloti del Porto e la Capitaneria di Porto di Ancona, ha innovato le procedure e le dotazioni tecnologiche che permettono di garantire la sicurezza della navigazione anche in condizioni temporali avverse. Inoltre, in cooperazione con l'Istituto di Istruzione Superiore "Volterra Elia" di Ancona, il progetto ha consentito di aggiornare il software del simulatore navale utilizzato dagli studenti dell'indirizzo Nautico del corso di studio in Trasporti e Logistica al fine di disporre di uno strumento avanzato di simulazione a beneficio dei docenti e degli studenti.

The banner features a blue background with a white dotted pattern. On the left, there are logos for 'Interreg Italy - Croatia PROMARES' and the 'EUROPEAN UNION'. In the center, a white circle contains the text 'PROMARES' and 'Promuovere il trasporto merci marittimo e multimodale nel Mare Adriatico'. To the right, a white box contains the text: 'Con PROMARES l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale prosegue il percorso di innovazione tecnologica per rendere più efficienti le procedure doganali nel porto di Ancona. Tempi ridotti, controlli remoti, percorsi in porto più brevi: un sostegno alla competitività e all'ambiente.' Below this text is the logo of the 'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale' and a list of ports: 'Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona'. At the bottom of the banner is a photograph of a harbor with several ferries, including one from 'ANEK LINES', docked at a pier. The website address 'www.italy-croatia.eu/promares' is printed at the bottom left.

PROGETTO

ADRI GREEN

Green and Intermodal solutions for Adriatic airports and ports

L'Italia e la Croazia, Paesi marittimi per eccellenza per la loro posizione geografica, che ne ha plasmato la tradizione storica ed economica, **devono oggi affrontare un elevato flusso di passeggeri**, che transitano e visitano questi territori specialmente durante la stagione estiva.

Lo scopo di **ADRIGREEN** - Green and Intermodal solutions for Adriatic airports and ports, è quello di produrre un quadro innovativo a supporto dei porti e degli aeroporti italiani e croati per migliorarne la sostenibilità ambientale, riducendo

i "colli di bottiglia" del traffico passeggeri grazie ad un'agevole connessione con altri mezzi di trasporto.

In particolare, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** è chiamata a realizzare e testare un sistema integrato contenente orari e informazioni per i passeggeri che devono continuare il loro viaggio con altri mezzi di trasporto. Inoltre, è responsabile delle attività di networking e formazione su soluzioni verdi e intermodali per migliorare l'efficienza degli scali, in collaborazione con il capofila.

Il progetto ha una durata di 31 mesi (1 gennaio 2019 - 31 luglio 2021) e coinvolge i seguenti partner:

- Aeroporto di Pola (capofila)
- Aeroporto di Dubrovnik
- Aeroporti di Puglia
- AIRimum 2014 S.p.A.
- Autorità portuale di Dubrovnik
- Società Abruzzese Gestione Aeroporto (S.A.G.A. S.p.A.)
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
- Autorità portuale di Pola
- Università Politecnica delle Marche

collagecreativi.it



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

Contatti Agenzie:

SAVONA

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

SALERNO

MICHELE AUTUORI SRL
+39 089 23031
autuori@autuori.it

LIVORNO

L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
lvghianda@lvghianda.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it
euromedquotations@grimaldi.napoli.it