Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
8 NOVEMBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Venezia:

"...Investimenti record..."
(La Gazzetta Marittima, Bollettino Avvisatore Marittimo)

"...gradi navi non passeranno a San Marco..."
(Ansa, Il Secolo XIXI, Corriere Marittimo, Corriere della Sera, La Repubblica, La Stampa, Gazzetta del Sud, La Sicilia)

Genova:

"...Più commercio e meno vincoli..."(Il Secolo XIX)

"...Autonomia dei porti liguri..."(La Repubblica)

Ancona:

"...Confronto AdSP..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Porto Aperto..." (Bollettino Avvisatore Marittimo)

"...Porto 2000..."(La Gazzetta Marittima)

"...MSC Vita a Livorno..." (Bollettino Avvisatore Marittimo,Ansa, Corriere Marittimo, Il Tirreno, La Gazzetta Marittima, L'avvisatore Marittimo)

"...Terminal VetPort..." (L'Informatore Navale, Il Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Anteprima Crociere..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...In crescita, eccetto i prodotti energetici..."
(Informazioni Marittime, Civonline)

"...Sicurezza e ambiente la primo posto..."(Civonline)

Campania:

"...cresce Pil e industria..." (Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Porto apre all'Albania..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Zes..." (Quotidiano di Puglia, Il Sole 24 Ore)

Messina:

"...i ritardi rallentano lo sviluppo..." (Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Investimenti record su Porto Marghera per 90 milioni di euro

VENEZIA - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale riunitosi sotto la presidenza di Pino Musolino, affianca-

(segue a pagina 11)

Investimenti record su Porto

to dal direttore della Direzione Programmazione e Finanza dottor Gianandrea Todesco, ha approvato il bilancio di previsione dell'Ente per l'esercizio finanziario 2018.

"Un buon bilancio che ci consente consistenti investimenti in infrastrutture, e di guardare ai prossimi anni con fiducia, pronti ad affrontare le sfide del mercato ma anche a rispondere con puntualità alle esigenze della comunità portuale. Oggi siamo a livello di bilancio di previsione; in prospettiva ed in corso d'anno si studieranno interventi per rafforzare l'azione e per ridurre ulteriormente i mutui sottoscritti", ha dichiarato il presidente Pino Musolino.

Per quanto riguarda le entrate, si prevede per il 2018 un andamento positivo delle tasse portuali e di ancoraggio, in linea con il 2017 così come per le entrate provenienti da canoni demaniali. Queste voci di bilancio hanno registrato, infatti, nel corso dell'anno una dinamica molto favorevole che si prevede nel prossimo esercizio porterà nelle casse dell'Autorità di Sistema quasi 42 milioni di euro.

Ulteriori entrate sono previste dal fondo perequativo e fondo IVA, dai fondi già stanziati dallo Stato nell'ambito della Legge di Stabilità 2016 e dall'Accordo di Programma siglato con il MISE entrambi, destinati all'infrastrutturazione dell'area Ex Montesyndial e del potenziamento della rete infrastrutturale di Porto Marghera e per un totale di 79 milioni di euro.

La spesa è fortemente orientata agli investimenti con l'obiettivo di potenziare le infrastrutture di Porto Marghera a beneficio delle attività logistiche e industriali già attive nell'area per un importo complessivo in escavi e opere pari a 90 milioni di euro, il valore più alto mai registrato dal 2010 ad oggi.

Prevalgono nella previsione gli investimenti in infrastrutture ed opere anche se aumenta l'impegno finanziario per gli escavi e per la manutenzione dei canali portuali, in risposta ad una specifica aspettativa degli operatori.

Sul fronte della navigabilità è stato preso l'impegno di assicurare i massimi sforzi per superare le criticità legate alla navigazione con condizioni meteo marine sfavorevoli, condizione che in passato ed in alcuni frangenti ha richiesto la chiusura dello scalo.

Il bilancio di previsione 2018

Al porto di Venezia avanzo da 42 milioni

Venezia. Tra tasse d'ancoraggio, tasse portuali e canoni demaniali l'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico Settentrionale (Venezia) prevede di incassare nel 2018 quasi 42 milioni di euro. L'ha calcolato il Comitato di gestione che ha approvato il bilancio di previsione 2018. «Un buon bilancio che ci consente consistenti investimenti in infrastrutture, e di guardare ai prossimi anni con fiducia. Oggi siamo a livello di bilancio di previsione; in prospettiva ed in corso d'anno si studieranno interventi per rafforzare l'azione e per ridurre ulteriormente i mutui sottoscritti», commenta il presidente dell'Adsp, Pino Musolino. Altri 79 milioni di euro sono previsti arrivare dal fondo perequativo, dal fondo iva, dal fondi già stanziati dalla Legge di Stabilità 2016 e dall'Accordo di Programma siglato con il ministero dello Sviluppo Economico, destinati all'infrastrutturazione dell'area Ex Montesyndial e al potenziamento della rete infrastrutturale di Porto Marghera, la quale insieme ai dragaggi vede un intervento di circa 90 milioni complessivi, il valore più alto mai registrato dal 2010 ad oggi dal porto di Venezia. Gli escavi dei fondali, precisa l'Adsp, è una spesa destinata a crescere, «in risposta ad una specifica aspettativa degli operatori». «Un approccio attento che tiene conto di una ripresa economica ancora fragile e non omogenea ma orientata a so-

segue in ultima pagina

Al porto di Venezia

stenere gli investimenti per mantenere competitivo ed attrattivo lo scalo e, in generale, l'economia della Regione, in linea con il ruolo che la riforma dei porti affida ora alle Autorità di sistema», ha concluso Gianandrea Todesco, direttore della direzione programmazione e Finanza dell'Adsp.

Grandi navi: Delrio, via dal bacino di San Marco

Andranno a Marghera tutte le navi oltre le 55mila tonnellate

(ANSA) - ROMA, 7 NOV - Le grandi navi a Venezia non passeranno più dal canale della Giudecca e dal bacino di San Marco. Lo ha detto il ministro Graziano Delrio, al termine del "Comitatone' svoltosi a Roma. Nell'arco di 3/4 anni andranno a Marghera tutte le navi oltre le 55mila tonnellate di stazza. "A regime le grandi navi andranno tutte nel canale nord di Marghera". Il ministro ha spiegato che non ci sono interferenze con il traffico commerciale. "Le due realtà possono coesistere in questa fase transitoria fino a quando il terminal di Marghera sarà attrezzato - ha aggiunto del Rio -. Metteremo in campo una nuova determinazione dell'autorità Marittima per disciplinare il traffico temporaneo con nuovi criteri che tengano conto di tutte le variabili architettoniche paesaggistiche ambientali per preservare al massimo la laguna. Continuiamo a studiare ed esplorare la possibilità di sfruttare gli attuali canali perché non se ne scavano di nuovi".

"Archiviata definitivamente quindi la soluzione Contorta-Sant'Angelo del 2014 per mancanza di presupposti", rileva il ministero in una nota, "l'indicazione del ministro Delrio per conto del Governo, su cui ha trovato convergenza il Comitato con il suo atto di indirizzo, ha individuato gli accosti per le Grandi Navi nella zona portuale di Marghera, Canale Nord Sponda Nord, con accesso attraverso la bocca di Malamocco e il canale di navigazione Malamocco-Marghera". Nella fase transitoria, stimata in circa tre anni e mezzo, al fine di "mitigare ulteriormente gli effetti della navigazione sul canale della Giudecca", l'Autorità Marittima adotterà una ordinanza con la quale "consolidare le limitazioni già oggi vigenti valutando la possibilità di definire un limite tecnicamente sostenibile".

Nella riunione del "Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia (il cosiddetto 'Comitatone'), è stata affermata "l'importanza della Stazione Marittima e la possibilità di adeguare al PRG già vigente, previa procedura di assoggettabilità a Via se necessaria, e previa nuova analisi dei rischi, il Canale Vittorio Emanuele III per consentire, sempre attraverso la porta di Malamocco, l'accesso alla Stazione Marittima fino a limiti dimensionali che saranno determinati dalle verifiche della Autorità marittima.

Sarebbe comunque utile riesaminare l'impianto del decreto Clini-Passera, sulla scorta delle verifiche già compiute nel corso degli ultimi anni, circa la necessità di individuare "vie di navigazione praticabili alternative" al Canale Giudecca per il raggiungimento della Marittima. Alla riunione hanno partecipato il Ministro dei Beni culturali, Artistici e del Turismo, Dario Franceschini, il sottosegretario Economia e Finanze, Pier Paolo Baretta, il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, il sindaco di Mira, Marco Dori, il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, il presidente del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, il provveditore interregionale Roberto Linetti, segretario del Comitato, rappresentanti dei Ministeri dell'Ambiente, dell'Istruzione, della Presidenza del Consiglio e del Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Il Secolo XIX

SOLO LE UNITÀ SOTTO LE 55.000 TONNELLATE AUTORIZZATE A TRANSITARE DAVANTI A SAN MARCO

Venezia respinge i giganti del mare

Le grandi navi da crociera trasferite a Marghera. Ma serviranno più di tre anni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il futuro delle crociere a Venezia si gioca «in tre anni e mezzo», il tempo che il ministro Graziano Delrio ha indicato per attrezzare Marghera e preparare il Canale Vittorio Emanuele.

È la soluzione per evitare che le grandi navi continuino a passare davanti a San Marco attraverso il Canale della Giudecca: i colossi del mare a dire la verità già ora con il decreto Clini-Passera avevano la rotta sbarrata, ma dopo il Comitatone di ieri (il tavolo che riunisce ministri, sindaci e autorità per "l'indirizzo il coordinamento e il controllo della Laguna di Venezia") si è tracciata una strada più precisa. A Marghera, nel Canale Nord in una ex zona industriale, sorgerà l'attracco per i giganti, per le navi che superano le 130 mila tonnellate di stazza lorda. Alla stazione marittima di Venezia invece andranno quelle più piccole da 55 mila tonnellate, passando sempre davanti alla Giudecca. L'Autorità Marittima ha anche creato un algoritmo per calcolare quali navi potranno passare da quella spettacolare rotta: tra i parametri la stazza, ma anche l'impatto ambientale, la larghezza e altre specifiche tecniche che limitino l'ingresso a Venezia da quel Canale. Rimane la fascia intermedia, quelle delle unità con una stazza compresa tra le 55 mila e le 130 mila tonnellate: quando - e se - sarà pronto il Canale Vittorio Emanuele, potranno approdare alla Marittima. Ma per dragare quella via d'acqua servirà del tempo, probabilmente lo stesso che sarà necessario per realizzare il terminal. E serviranno i finanziamenti: ieri sono stati annunciati 70 milioni dalla Legge speciale per Venezia, di cui 20 subito disponibili. Alla fine, tra tre anni e mezzo, solo le grandi navi da crociera si fermeranno a Marghera, mentre le altre (o passando davanti a San Marco o percorrendo il Canale Vittorio Emanuele con i nuovi dragaggi) continueranno ad andare alla Stazione Marittima. Marghera per esigenze di spazio potrà infatti offrire solamente 800 metri di banchina e un accosto contemporaneo per due navi. Alla Marittima ce ne stanno cinque allo stesso tempo. «Non vi sono interferenze con il traffico commerciale quindi le due attività possono coesistere» ha spiegato Delrio al termine della riunione. «Non potevamo perdere il lavoro derivante dall'indotto delle navi da crociera» ha detto il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. Anche Pino Musolino, numero uno dell'Autorità di sistema portuale, è soddisfatto: «In otto mesi siamo riusciti a realizzare una serie di studi ed approfondimenti che hanno portato alla decisione». Meno contenti gli ambientalisti: «Sembra più una scelta dettata dalla volontà di prendere finalmente una decisione, piuttosto che di prendere la decisione davvero giusta» ha attaccato Gianfranco Bettin, ambientalista e presidente della municipalità di Marghera.

Una nave a Venezia

Corriere Marittimo

Delrio: "Via le grandi navi da San Marco e Giudecca"

"Si fermeranno a Marghera", è l'atto di indirizzo del "Comitatone" sulla Laguna di Venezia, riunito al ministero

ROMA– Si è riunito il comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia (il cosiddetto 'Comitatone'), guidato, su delega della presidenza del consiglio, dal ministro Graziano Delrio. Presenti il Ministro dei Beni culturali, Artistici e del Turismo, Dario Franceschini, il sottosegretario Economia e Finanze, Pier Paolo Baretta, il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, il sindaco di Mira, Marco Dori, il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, il presidente del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, il provveditore interregionale Roberto Linetti, segretario del Comitato, i rappresentanti dei Ministeri dell'Ambiente, dell'Istruzione, della Presidenza del Consiglio e del Ministero Infrastrutture e Trasporti.

"***Dopo tanti mesi di studio e di lavoro molto serio abbiamo trovato una soluzione vera. Via le Grandi Navi dalla Giudecca, dal bacino di San Marco, ci vuole una soluzione definitiva a regime. Le grandi navi arriveranno a Marghera, si fermeranno nel Canale Nord di Marghera.*** – ha dichiarato il Ministro Delrio – *Non vi sono interferenze con il traffico commerciale quindi le due attività possono coesistere. Abbiamo detto anche che in questa fase transitoria, in attesa che il terminal di Marghera sia attrezzato, metteremo in campo una nuova determinazione della Autorità marittima con nuovi criteri più oggettivi, che tenga conto di tutte le variabili architettoniche, paesaggistiche e ambientali per preservare al massimo la Laguna. Abbiamo anche detto di manutenere adeguatamente e di sfruttare al massimo gli attuali canali esistenti, senza scavare nuovi canali, per consentire alla Marittima di continuare a funzionare bene e di svilupparsi. E' possibile sviluppare il porto, far arrivare le crociere, senza per questo mettere a rischio il patrimonio di Venezia*".

Archiviata definitivamente quindi la soluzione Contorta-Sant'Angelo del 2014 per mancanza di presupposti, l'indicazione del Ministro Delrio per conto del Governo, su cui ha trovato convergenza il Comitato con il suo atto di indirizzo, ha individuato " gli accosti per le Grandi Navi nella zona portuale di Marghera, Canale Nord Sponda Nord, con accesso attraverso la bocca di Malamocco e il canale di navigazione Malamocco-Marghera".

Nella fase transitoria, stimata in circa tre anni, al fine di "mitigare ulteriormente gli effetti della navigazione sul canale della Giudecca", l'Autorità Marittima adotterà una ordinanza con la quale consolidare le limitazioni già oggi vigenti valutando la possibilità di definire un limite tecnicamente sostenibile".

E' stata affermata l'importanza della Stazione Marittima e la possibilità di adeguare al PRG già vigente, previa procedura di assoggettabilità a Via se necessaria, e previa nuova analisi dei rischi, il Canale Vittorio Emanuele III per consentire, sempre attraverso la porta di Malamocco, l'accesso alla Stazione Marittima fino a limiti dimensionali che saranno determinati dalle verifiche della Autorità marittima. Sarebbe comunque utile riesaminare l'impianto del decreto Clini Passera, sulla scorta delle verifiche già compiute nel corso degli ultimi anni, circa la necessità di individuare "vie di navigazione praticabili alternative" al Canale Giudecca per il raggiungimento della Marittima.

Il Comitato ha inoltre autorizzato il riparto di finanziamenti previsti dalla legge Speciale per Venezia pari a 70 milioni, di cui 20 milioni disponibili a breve dopo l'incontro di oggi (5 milioni per il 2016 e 15 milioni per il 2017) per i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino-Treporti.

Il Ministro Delrio ha ringraziato tutti i componenti il Comitato per il lavoro di concertazione che ha consentito di condurre in porto una decisione che premia l'attraversamento sostenibile della Laguna, senza penalizzare una presenza turistica importante per Venezia.

Corriere della Sera

Venezia, stop alle grandi navi a San Marco

L' annuncio del ministro Delrio: «In 4 anni andranno a Marghera». Sindaco soddisfatto, dubbi dagli ambientalisti

Le navi non passeranno più davanti a San Marco. La decisione è stata presa ieri dal Comitatone, il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia, a quasi sei anni di distanza dal decreto Clini-Passera che imponeva un passaggio alternativo. Serviranno ancora tre anni, poi faranno rotta su Marghera, entrando dalla bocca di porto di Malamocco e non più da quella del Lido. Lì si fermeranno quelle più grandi, tra 70 e 130 mila tonnellate, le altre continueranno ad approdare alla Marittima passando per il canale Vittorio Emanuele, sul quale servono ulteriori approfondimenti.

«Dopo mesi di studio abbiamo trovato una soluzione vera per un attraversamento sostenibile della laguna senza penalizzare un presenza turistica importante per Venezia», dice soddisfatto il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Nella fase transitoria le navi continueranno a passare per il canale della Giudecca: fino al 2018 con gli attuali limiti autoimposti dalle compagnie (96 mila tonnellate), dal 2019 con le nuove regole che indicherà la Capitaneria di porto con una nuova ordinanza. Sarà un algoritmo a definire chi potrà ancora valutando variabili architettoniche, paesaggistiche e ambientali. Poi ci sarà la rivoluzione. Bocciata però dagli ambientalisti: «La peggiore soluzione possibile». Il presidente del porto Pino Musolino ha già fissato il periodo: la stagione crocieristica 2021, al massimo 2022. Le navi attraccheranno a Marghera «rispettando sostenibilità economica, ambientale e sociale», dice.

Le banchine potranno ospitare tre navi da crociera da 130 mila tonnellate, i passeggeri poi verranno portati a Venezia con barche o autobus. Ieri è stato anche il giorno del riparto dei finanziamenti previsti dalla Legge speciale per Venezia: 70 milioni (da dividere con Chioggia e Cavallino) fino al 2022, venti saranno a disposizione a gennaio (cinque per il 2016 e 15 per il 2017). Al sindaco Luigi Brugnaro, soddisfatto per la soluzione sulle Grandi Navi, non bastano: «Servono più fondi». Ha chiesto un miliardo e mezzo per i prossimi 20 anni.

Francesco Bottazzo

La Repubblica

Venezia, grandi navi via da San Marco insorgono gli ambientalisti: non basta

Delrio: fra tre anni andranno a Marghera. Il fronte del no: vanno tenute fuori dalla laguna

VENEZIA. Grandi navi via da San Marco, ma in tre anni. Le navi da crociera entreranno in laguna dalla bocca di porto di Malamocco e invece di sfilare tra Palazzo Ducale e l' isola della Giudecca seguiranno la rotta delle navi commerciali, lungo il canale dei Petroli. Le più grandi, fino a 130mila tonnellate, si fermeranno a Porto Marghera, mentre quelle di stazza inferiore potrebbero proseguire lungo il canale Vittorio Emanuele per raggiungere l' attuale Stazione marittima.

Una decisione arrivata dopo cinque anni di dibattiti e presentata ieri a Roma nel "Comitatone" per Venezia, riunione interministeriale presieduta da Graziano Delrio, con i rappresentanti delle istituzioni locali.

«Abbiamo trovato una soluzione vera», dice il ministro. Documento finale votato all' unanimità, con il solo voto contrario del sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro (M5S). Dopo la tragedia del Giglio, il decreto Clini-Passera era intervenuto per allontanare da San Marco le navi sopra le 40mila tonnellate ma solo una volta individuate «vie di navigazione alternative». Nel 2014 il governo Letta aveva vietato l' accesso in laguna a quelle sopra le 96 mila, limitazione bocciata dal Tar su ricorso degli armatori che però, d' intesa con città e governo, hanno poi rispettato il limite.

Dal gennaio 2018, a gestire la fase transitoria del piano, stimata in 3 anni, sarà un algoritmo, i cui parametri sono stati studiati dalla Capitaneria. Deciderà quali navi potranno entrare dal Lido e attraversare, ancora, il bacino di San Marco. Terrà conto del "peso" della nave ma anche di fattori come sagoma e inquinamento prodotto, rispettando comunque il limite delle 96mila tonnellate.

A regime l' ingresso a Venezia vedrà le navi più piccole, fino a 55 mila tonnellate, entrare dal Lido e sfilare a San Marco, le medio- grandi e le grandi da Malamocco: le prime con destinazione Marittima, le seconde Marghera Nord. Resta da risolvere l' incognita del Vittorio Emanuele, canale già esistente il cui scavo di adeguamento potrebbe dover richiedere la procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via). «Valuteremo se è necessaria », dice Pino Musolino, da 8 mesi a capo del Porto, «in ogni caso, entro la prima metà del 2020, forse fine 2019, le grandi navi potranno entrare da Malamocco.

Dopo anni c' è un piano».

«Il processo di decisione è stato trasparente, all' Unesco sarà chiaro che abbiamo una soluzione », aggiunge il sindaco Luigi Brugnaro. Favorevoli anche Regione e categorie, comprese le compagnie da crociera che hanno perso 500mila passeggeri in 4 anni. Sul fronte del no le organizzazioni sindacali che temono, nonostante le rassicurazioni, interferenze con l' attività industriale di Marghera. E gli ambientalisti.

Tra tutti il Comitato No Navi che in un referendum organizzato a giugno aveva raccolto 18mila voti per tenere le navi fuori dalla laguna sposando il progetto del terminal al largo del Comune di Cavallino. Italia Nostra vorrebbe spostare le navi a Trieste.

Critici anche i deputati veneti Spessotto, Da Villa e Cozzolino (M5S): «Una decisione che danneggerà in modo irreversibile l' equilibrio morfologico della laguna ». Un recente studio di Cnr e Università Ca' Foscari ha dimostrato che ogni anno oltre 30mila metri cubi di suolo e fondale vengono sottratti dai margini del canale dei Petroli, con i soli transiti delle navi commerciali. «L' arrivo delle navi da crociera - dice Luca Zaggia, a capo del team di ricercatori - aumenterà lo stress di un ecosistema fragile».

La soluzione votata da tutti con un solo no: quello del sindaco grillino di Chioggia Oggi le navi da crociera sfilano davanti a piazza San Marco FOTO: © GETTY IMAGES.

FRANCESCO FURLAN

venezia, andranno a Marghera

Delrio: "A San Marco stop alle grandi navi"

Le grandi navi non passeranno più dal canale della Giudecca e dal bacino di San Marco. Lo ha detto il ministro Graziano Delrio al termine del «Comitatone», nome comune del comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia. Nell' arco di 3 o 4 anni, secondo il ministro, andranno a Marghera tutte le navi oltre le 55 mila tonnellate di stazza. Entreranno, cioè, dalla porta di sevizio, salvando così capre e cavoli: evitare l' impatto più visibile delle grandi navi, ma far sì che continuino a generare traffico e turismo. «A regime le grandi navi andranno tutte nel canale Nord di Marghera». Il ministro ha spiegato che non ci sono interferenze con il traffico commerciale. «Le due realtà possono coesistere in questa fase transitoria fino a quando il terminal di Marghera sarà attrezzato - ha aggiunto Delrio -. Metteremo in campo una nuova determinazione dell' Autorità marittima per disciplinare il traffico temporaneo con nuovi criteri che tengano conto di tutte le variabili architettoniche paesaggistiche ambientali per preservare al massimo la laguna. Continuiamo a studiare ed esplorare la possibilità di sfruttare gli attuali canali perché non se ne scavino nuovi».

Gazzetta del Sud

Annuncio del ministro Delrio: norma operativa in 3-4 anni

Niente più "inchini" a San Marco A Marghera le navi da crociera

Michele Galvan VENEZIA Basta "inchini" dei giganti del mare davanti a San Marco. Le grandi navi da crociera dovranno dire addio al passaggio di fronte al centro storico di Venezia e ripiegare su un approdo meno glamour a Marghera. Lo ha deciso a Roma il "Comitatone" interministeriale per Venezia, dopo sei anni di polemiche, che hanno diviso i sostenitori del turismo e chi considera un rischio troppo grande per la città il transito di questi colossi.

La svolta l' ha annunciata il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Nell' arco di 3/4 anni - ha spiegato - andranno a Marghera tutte le navi oltre le 55mila tonnellate. La soluzione adottata dal Governo, e condivisa da Comune e Regione Veneto, è quella proposta dall' Autorità Portuale: le grandi navi non entreranno più dalla bocca di Porto del Lido, passando in bacino San Marco e nel canale della Giudecca, ma dalla bocca di Porto di Malamocco e si fermeranno a Marghera. Per il sottosegretario Pier Paolo Baretta la soluzione «rappresenta un punto di equilibrio tra tutela ambientale, sviluppo e attività imprenditoriale».

Soddisfatto il sindaco Luigi Brugnaro. «Basta che sia chiaro all' Unesco - ha detto - che noi abbiamo una soluzione alle grandi navi in laguna, condivisa con Regione e Governo».

Il piano per l' estromissione dei colossi del mare da San Marco prevede delle sotto-soluzioni a seconda del tonnellaggio delle crociere: le super-navi seguiranno il percorso Malamocco-Canale Petroli-Marghera; quelle tra 55mila e 96mila tonnellate potrebbero proseguire per il Canale Vittorio Emanuele e da qui raggiungere l' attuale porto della Marittima. Le navi extra-lusso, di categoria più piccola e "green", continueranno ad arrivare alla Marittima.

Nella fase transitoria, stimata in circa tre anni e mezzo, «l' Autorità Marittima adotterà un' ordinanza con la quale consolidare le limitazioni vigenti».

«Finalmente - ha detto il governatore Luca Zaia - c' è un piano di lavoro per le grandi navi fuori dalla Giudecca e da San Marco. La Marittima sarà destinata ad accogliere il turismo luxury che porta valore».

Il nuovo "atto di indirizzo del Comitatone" è stato, però, bocciato dagli ambientalisti e dal movimento "No Grandi navi-laguna bene comune", il quale ha parlato della «peggiore soluzione possibile».

La Sicilia

Grandi navi da crociera a Venezia stop agli "inchini" a piazza S.Marco

Dopo 6 anni di polemiche, il ministro Delrio annuncia la svolta

Michele GalvanVenezia. Basta "inchini" dei giganti del mare davanti a San Marco. Le grandi navi da crociera dovranno dire addio al passaggio scenografico di fronte al centro storico di Venezia, e ripiegare su un approdo meno glamour a Marghera.
Lo ha deciso a Roma il "Comitatone" interministeriale per Venezia, dopo sei anni di discussioni e polemiche, che hanno diviso i sostenitori del turismo (e del business) a tutti i costi, e chi considera un rischio troppo grande per la città il transito di questi colossi a pochi metri da Palazzo Ducale.
La svolta l' ha annunciata ieri il ministro dei Trasporti delle Infrastrutture Graziano Delrio. Nell' arco di 3/4 anni - ha spiegato - andranno a Marghera tutte le navi oltre le 55mila tonnellate di stazza. Dopo le rotte alternative all' attuale "bocciate" nel tempo - lo scavo del Canale Contorta Sant' Angelo e quello delle Tresse, o nuovo terminal al Lido -, la soluzione adottata dal Governo, e condivisa da Comune e Regione Veneto, è quella proposta dall' Autorità Portuale: le grandi navi non entreranno più dalla bocca di Porto del Lido, passando in bacino san Marco e nel canale della Giudecca, ma lo faranno dalla bocca di Porto di Malamocco e, percorrendo il canale dei Petroli, si fermeranno a Marghera, senza intralciare il traffico commerciale, ha precisato il ministro. Per il sottosegretario Pier Paolo Baretta la soluzione «rappresenta un punto di equilibrio tra tutela ambientale, sviluppo territoriale e attività imprenditoriale».
Soddisfatto il sindaco Luigi Brugnaro, che pochi mesi fa aveva dovuto rassicurare l' Unesco dopo il warning a Venezia sull' assalto turistico e il problema crociere. «Basta che sia chiaro all' Unesco e a tutto il mondo - ha detto Brugnaro - che noi abbiamo una soluzione alle grandi navi in laguna, condivisa con la Regione e il Governo».
Il piano per l' estromissione dei colossi del mare da San Marco prevede delle sotto-soluzioni a seconda del tonnellaggio delle crociere: le super-navi seguiranno il percorso Malamocco-Canale Petroli-Marghera; quelle tra 55mila e 96mila tonnellate - tipologia che il mercato crocieristico considera ormai obsolete - faranno lo stesso percorso, ma potrebbero proseguire per il Canale Vittorio Emanuele - qui bisognerà capire se il progetto dovrà sottostare alla Via -, e da qui raggiungere l' attuale porto della Marittima. Le navi extra-lusso, di categoria più piccola e 'green', continueranno ad arrivare alla

Marittima.
Nella fase transitoria, stimata in circa tre anni e mezzo, «al fine di mitigare ulteriormente gli effetti della navigazione sul canale della Giudecca - ha spiegato Delrio -, l' Autorità Marittima adotterà una ordinanza con la quale consolidare le limitazioni già oggi vigenti».
«Finalmente - ha detto il governatore Luca Zaia - c' è un piano di lavoro per le grandi navi fuori dalla Giudecca e dal bacino di San Marco. La Marittima sarà destinata ad accogliere il turismo luxury che porta valore».
Il nuovo 'atto di indirizzo del Comitatone' (che non si riuniva da 3 anni) è stato bocciato invece dagli ambientalisti e dal movimento 'No Grandi navi-laguna bene comunè, il quale ha parlato della «peggiore soluzione possibile». Anche per Gianfranco Bettin, le preoccupazioni degli ambientalisti per il pesante squilibrio introdotto nella laguna, «non risultano affatto superate dalle rassicurazioni verbali che accompagnano la decisione del Comitatone». Netto il giudizio negativo dei deputati veneti del M5S (Spessotto, Da Villa, Cozzolino), per i quali «il trasferimento delle grandi navi a ridosso dell' area industriale di Marghera è una scelta sbagliata che danneggerà in maniera irreversibile l' equilibrio morfologico laguna».
Con la decisione sulle grandi navi, dal Comitatone è arrivata anche il tanto atteso riparto dei finanziamenti della legge Speciale per Venezia pari a 70 milioni, di cui 20 milioni disponibili a breve dopo l' incontro di ieri.

MICHELE GALVAN

Il Secolo XIX

IL VERTICE CON REGIONE, COMUNE E AUTORITÀ PORTUALE

Più commercio e meno vincoli, riparte la sfida dell' Hennebique

La Soprintendenza disponibile a valutare le demolizioni interne, il Comune modificherà il piano urbanistico. Signorini: «Agli investitori servono certezze»

MENO vincoli dal punto di vista architettonico, con la possibilità, a cui ha aperto la Soprintendenza, di alcune demolizione negli spazi interni.
E una lieve modifica del quadro urbanistico, che consentirà l' insediamento di una più ampia superficie commerciale. Da queste basi riparte la sfida dell' Hennebique, l' enorme silos granario di inizio Novecento che giace inutilizzato da oltre 40 anni edè stato oggetto di infinite ipotesi, mai neanche vagamente decollate. A gettare le fondamenta per un puzzle un po' meno indigesto per dei potenziali investitori è stata una riunione che, ieri in Regione, ha visto sedersi attorno a un tavolo, oltre all' ente guidato da Giovanni Toti, il Comune di Genova, l' Autorità portuale e la Soprintendenza.
«Tutti le istituzioni interessate - precisa Toti - lavoreranno insieme. È stato concordato di mettere a punto entro gennaio una nuova cornice che possa ovviare agli ostacoli incontrati in passato».
Un complesso di fattori ha impedito negli anni che l' interesse per la trasformazione e valorizzazione dell' Hennebique prendesse quota. Tra questi, la presenza di vincoli che i potenziali investitori hanno sempre giudicato troppo punitivi. A riprova di questo fatto, i vari bandi andati a vuoto negli anni, l' ultimo dei quali pubblicato dall' Autorità portuale nel 2013 e andato deserto.
«Quando si sollecita il mercato - osserva il presidente dell' Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini - occorre farlo offrendo informazioni sufficientemente dettagliate. Gli investitori hanno bisogno di chiarezza». Secondo il numero uno di Palazzo San Giorgio uno dei limiti forti è stata la presenza di un vincolo architettonico generico e per questo rigido: «Abbiamo avviato un percorso con la Soprintendenza e la facoltà di Architettura volto a chiarire in che esatti termini il vincolo operi». In pratica, si vorrebbe arrivare a specificare cosa dell' edificio non può essere toc cato per nessuna ragione eco sa potrebbe essere modificato per rendere possibile la riqualificazione.
«È chiaro - continua Toti che quello a cui si mira è un intervento di natura conservativa». In altre parole, elementi

caratterizzanti del silos, cui è riconosciuto un valore storico,
non potrebbero certo essere stravolti. A partire dalla facciata. «Sarebbe però essenziale -aggiunge Signorini -capire se e in che modo poter intervenire sui moduli interni».
Il silos è infatti composto da sei grandi cilindri, eredità dell' impiego originario. Che tuttavia risulterebbero difficilmente compatibili con un uso diverso, quello che potrebbe rendere l' immobile appetibile per un investitore. «L' idea precisa Signorini - è arrivare a un decreto di revisione del vincolo, che definisca in maniera molto precisa cosa si può e cosa non si può fare».
L' altra partita importante è quella urbanistica. Eda questo punto di vista il Comune, ieri, si è impegnato a fare una riflessione, dopo che già la giunta precedente aveva ritoccato i criteri, alleggerendo in particolare la quota di servizi pubblici, arrivata a toccare il 51% della superficie di intervento.
La soglia era già stata abbassata al 30% ma non sarebbe neanche questo un paletto immodificabile. Il Piano urbanistico prevede peraltro già tutte le funzioni in prospettiva più spendibili: commerciale di vicinato, alberghiero e direzionale ecc. Una delle ipotesi è consentire l' insediamento di una struttura commerciale un po' più grande, in gergo una media struttura di vendita (fino a 1.500 metri quadri).
Il ragionamento sull' Hennebique non può prescindere dalla vicina partita di Ponte Parodi, altra riqualificazione finita nelle secche, che peraltro ipotizzava la creazione di una grande struttura commerciale. «Incontreremo Al tarea (l' investitore ndr) per sapere se, a fronte della fine dei lavori in testa alla banchina, sono ancora disponibili a portare a termine l' operazione». Altro aspetto da considerare, nelle mani anch' esso del Comune, è l' accessibilità, in termini di strade e parcheggi.
Una volta che questi pezzi del mosaico saranno a posto, l' Autorità portuale proporrà istanza per una concessione demaniale marittima ai sensi del Codice della navigazione.
Saranno gli investitori a proporre la durata. Palazzo San Giorgio valuterà la congruità dell' offerta ed eventuali proposte alternative. Se questa strada dovesse fallire, si tornerà al vecchio strumento del bando. Ma con regole più definite e ugualmente alleggerite.

ROBERTO SCULLI

IL CASO RIXI: "6 MILIARDI DAI MOLI"

La Lega vuole l'autonomia dei porti liguri

GIULIA GOTELLI

LA Liguria non è esente dall'uragano "autonomia" che sta investendo l'Italia: dopo i referendum di Lombardia e Veneto in cui ha vinto il sì, la Lega è pronta a depositare «una mozione a sostegno di ogni iniziativa regionale volta a dotare la Liguria di una maggiore autonomia, in particolare nei settori dei porti, dello sviluppo economico, dell'energia, del commercio, del turismo e del sociale», dichiara Edoardo Rixi, segretario regionale della Lega e assessore allo Sviluppo economico e ai porti della Regione.

La mozione verrà depositata nei Comuni di Genova, La Spezia e Savona. Il federalismo, secondo le parole di Rixi, sembra essere l'unica soluzione per uscire dalla crisi economica e «ristabilire corretti meccanismi di responsabilizzazione, trasparenza e partecipazione dei cittadini e dei rappresentanti politici, a beneficio esclusivo delle comunità locali».

Autonomia finanziaria è il cavallo di battaglia per la Lega ligure, con un focus particolare sui porti, che «producono 6 miliardi di euro di gettito fiscale — spiega ancora Rixi, — ora pensiamo che i tempi siano maturi per arrivare a trattenere almeno la metà dell'extra gettito dei nostri scali, che potrebbe essere così reinvestito per logistica e servizi sul territorio». Una più libera gestione dei porti liguri infiamma da settimane il dibattito fra le istituzioni, cioè da quando il governatore della Regione Giovanni Toti aveva dichiarato di voler imitare l'Emilia Romagna per ottenere una maggiore autonomia. L'area portuale ligure è infatti la principale d'Italia e meriterebbe maggiori contributi pubblici, sostiene il governatore. A fargli eco, il sindaco Marco Bucci, secondo cui il porto di Genova «dev'essere in grado di prendere decisioni e di gestire le risorse economiche che nascono al suo interno». Al momento da Roma, però, non arrivano concessioni.

IN VISTA DI UN ACCORDO TRASVERSALE TRA L'ADRIATICO E IL TIRRENO CENTRALE

Confronto Autorità di sistema: faccia a faccia Ancona-Pesaro

Il presidente dell'Autorità di sistema Giampieri: necessario collaborare per creare opportunità di sviluppo - Un insieme di proposte e interventi

ANCONA - A confronto sul futuro dei porti di Ancona e Pesaro. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha incontrato una delegazione di Confindustria Marche Nord, guidata dal presidente Claudio Schiavoni, accompagnato dal vicepresidente Mauro Papalini, per condividere la strategia di crescita e parlare degli investimenti previsti per gli scali come opportunità per il territorio.

"Crediamo nella necessità di collaborare nella costruzione del sistema portuale, ascoltando, oltre le istituzioni, le esigenze degli imprenditori, degli operatori, del mondo produttivo - ha detto il presidente Giampieri -, per questo abbiamo messo in piedi un'agenda di confronto con i rappresentanti delle associazioni di categoria, la Camera di Commercio, i sindacati dei lavoratori per cogliere le loro osservazioni e ascoltare i loro consigli e per far conoscere quali sono i nostri progetti per lo sviluppo di

(segue in ultima pagina)

Rodolfo Giampieri

Confronto Autorità

queste infrastrutture, fondamentali per l'economia delle Marche e per creare occasioni che si traducano in lavoro e occupazione".

Claudio Schiavoni ha espresso apprezzamento e soddisfazione per i progetti illustrati. "La presenza a questo tavolo della gran parte delle aziende che operano nei porti di Ancona e Pesaro dimostra quanto il mondo industriale sia attento alla problematica del porto di cui si sente protagonista attivo. Soffermandoci sulla progettualità di interesse per il porto di Ancona prendiamo atto con soddisfazione che la visione presentataci conferma la volontà di rafforzare e razionalizzare le banchine e le aree retrostanti con l'obiettivo di rendere il porto dorico parte integrante della città e moderno. A questo punto è urgente affrontare il tema della viabilità in uscita dal porto di Ancona onde evitare che tutti gli sforzi vengano vanificati. Solo porti efficienti, razionali e moderni possono consentire dinamiche positive per le nostre imprese. Plaudiamo anche alla concessione per Lisa Group a Pesaro: torneranno attività di manutenzione e refitting di grandi imbarcazioni e yacht fino a 60 metri. È la conferma, se mai ce ne fossero stati dubbi, che la cantieristica è asse portante e irrinunciabile nello sviluppo dell'economia portuale di Pesaro. Il nostro auspicio, infine, è che le tante opere in cantiere portino anche ulteriore linfa alle piccole imprese che operano sul territorio nella filiera delle costruzioni".

All'incontro era presente anche l'assessore Ida Simonella in qualità di componente del Comitato di gestione e assessore al Porto e al Piano strategico del Comune di Ancona che, nel suo intervento, ha parlato del ruolo dello scalo dorico nell'implementazione del Piano strategico della città.

Fra gli interventi previsti ad Ancona, terminal delle Autostrade del mare, si è parlato dell'adeguamento della banchina 22, della ristrutturazione del mercato ittico, del nuovo terminal doganale allo scalo Marotti, con lo spostamento dei tir in quell'area. Per il porto di Pesaro, invece, è stata appena firmata la concessione a Lisa Group per il Cantiere Rossini, con lo sblocco di investimenti privati per circa 15 milioni e prospettive di occupazione, a regime, fino a 100 dipendenti fra diretti e indotto. Lo scalo pesarese, inoltre, è stato inserito nel programma di dragaggi del sistema portuale. Due i grandi progetti d'investimento ad Ancona che saranno fondamentali per lo sviluppo strategico di tutto il sistema. Il primo riguarda il potenziamento del cantiere navale Fincantieri, proposto dall'amministratore delegato Giuseppe Bono. Il secondo, invece, la possibilità di fare dello scalo dorico un Home port crociere in grado di accogliere le navi "cruise" di ultima generazione.

Il sistema portuale, che è al centro della Macroregione Adriatico Ionica, è posto sulla direttrice di collegamento fra la Spagna e il Mediterraneo sud-orientale. Strategico, perciò, sarà l'accordo, in corso di definizione, fra l'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale e l'AdSP del mar Tirreno centro settentrionale, che ha in Civitavecchia il porto principale, per promuovere, nel Centro Italia, un canale privilegiato di collegamento tra Adriatico e Tirreno unendo e semplificando i traffici fra Spagna, Grecia, Croazia e Turchia e creando i presupposti per un riconoscimento anche comunitario di questo corridoio.

A Livorno la nuova edizione 2017-2018 di Porto Aperto

E' stata presentata a Palazzo Rosciano la nuova edizione di Porto Aperto a Livorno, che quest'anno, l'undicesimo dalla sua nascita, si arricchisce di nuovi importanti elementi e nuovi protagonisti, come i porti di Piombino, quelli elbani di Rio Marina, Cavo e Portoferraio e quello dell'Isola di Caprala, che sono assieme a Livorno le sei stelle della nuova costellazione dell'Autorita di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Il programma 2017-2018 prevede, tra le altre cose: Visite guidate ai porti ricadenti sotto la circoscrizione dell'Adsp (i destinatari sono gli studenti delle scuole primarie e secondarie); Trasmissioni televisive con focus tematici su argomenti di stretta attualità e di interesse per la comunità portuale; Incontri con le scuole e la cittadinanza e mostre per conoscere le zone inaccessibili dei porti ed i suoi protagonisti. Visite preliminari al laboratorio multimediale del Port Center; Visite al magazzino ex FS adiacente il terminal crociere del porto, struttura che ospita oggi il navicello "Pilade" e la motovedetta "Marzocco". Mentre la Motonave "Bruno Gregoretti", attualmente in cantiere per gli ultimi interventi restauro, è invece ormeggiata nel porto Mediceo, in prossimità della Fortezza Vecchia; Iniziative culturali in Fortezza Vecchia (L'Autorità, dal 1 agosto 2013 è diventata custode della Fortezza Vecchia in virtu delle concessioni temporanee sottoscritte con gli Enti proprietari. La concessione iniziale è stata prorogata, per il quadriennio 2016-2020).

Porto 2000: fake news sullo stand-by?

LIVORNO - Ormai se lo chiedono anche i più pazienti: ma che diavolo succede della gara vinta dal gruppo Onorato e da Msc per la Porto 2000? Passano le settimane, passano i mesi e non si muove foglia, dopo la formale proclamazione dei vincitori. Unica, ufficiale spiegazione: è in corso la verifica delle "carte".

Che sia così è certo: ma di quali carte si tratti è tutta un'altra faccenda. C'è chi dice, per esempio, che sulla base del codice degli appalti e delle ultime "correzioni" alla Riforma Delrio, la gara indetta per la Porto 2000 potrebbe anche risultare sotto alcuni aspetti da ritesaminare. In sostanza, si prenderebbe tempo per aspettare che le "correzioni", attualmente in fase di contrattazione dopo la conferenza Stato-Regioni della settimana scorsa, diventino legge e chiariscano quello che c'è da chiarire.

Solo chiacchiere, fake

Antonio Fulvi

(segue a pagina 11)

Porto 2000: fake news

news com'è di moda oggi? E c'è un qualche collegamento tra le attese sulla Porto 2000 a Livorno e il rilancio delle crociere a Piombino, come scriviamo in queste stesse pagine? Qualcuno ricorda la vecchia andreottiana saggezza: "A pensar male si fa peccato, ma...".

Aponte: "Esempio per i porti"

Msc Vita a Livorno È la più grande

Livorno. Con una lunghezza di 300 metri, una larghezza di 48, e una capacità di 8.800 teu, il porto di Livorno ha accolto lunedì la sua più grande portacontainer, *Msc Vita*. A tenerla a battesimo Gianluigi Aponte in persona -patron della Mediterranean Shipping Company guidata da tre anni dal figlio Diego- che ringrazia il presidente dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, e il comandante della Capitaneria, Giuseppe Tarzia, per le autorizzazioni necessarie all'accesso. «Altri porti -afferma- prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto hanno affrontato il problema. Se non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare

segue in ultima pagina

Msc Vita a Livorno

in Darsena Toscana, Livorno avrebbe perso il venti per cento del traffico contenitori». Msc Vita è impiegata nel servizio West Med to Sacc con cui Msc collega settimanalmente Mediterraneo e Sud America, una linea storica di Livorno che in precedenza era operata da un consorzio armatoriale. La nave è approdata al terminal Lorenzini, tre anni dopo Maersk Kimi, portacontainer da 7 mila teu. «Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso. Ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'Adsp, i piloti e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro», commenta Enio Lorenzini.

Porti: a Livorno attracco record nave container da 9mila teu

E' la Msc Vita

La porta-container più grande che abbia mai fatto scalo a Livorno è attraccata oggi in porto al Terminal Lorenzini (sponda est Darsena Toscana): si tratta della 'Msc Vita' che con una lunghezza totale di 300 metri, una larghezza di 48,24 e una capacità di carico di 8.800 Teu, ha fatto registrare un nuovo record per lo scalo toscano, dopo quello ottenuto con la 'Maersk Kimi' dell'agosto 2014, primo gigante da 7mila teu a fare ingresso in Darsena Toscana. "È un segnale che offre un orizzonte positivo - si spiega in una nota dall'Autorità di sistema portuale livornese - a dimostrazione della centralità che lo scalo labronico ha saputo assumere in questi anni, soprattutto per una compagnia come Msc, che su Livorno ha deciso di scommettere e puntare, rilanciando un nuovo collegamento settimanale con il Sud America, linea storica che prima veniva operata sul porto toscano attraverso una joint venture tra diversi big operator". Ad attendere la super container, oltre al sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, al presidente dell'Adsp, Stefano Corsini e al comandante della capitaneria Giuseppe Tarzia, è intervenuto il patron del gruppo armatoriale ginevrino, Gianluigi Aponte, che ha ringraziato proprio le istituzioni per il lavoro svolto: "Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare in Darsena Toscana - ha detto Aponte - Livorno avrebbe perso il 20% del traffico contenitori. Altri porti prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema". Soddisfatto anche il terminalista livornese Enio Lorenzini: "Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso - ha detto - Ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'Adsp, i piloti, e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro".

Corriere Marittimo

Filippi: "Aponte a Livorno? Non si muove a caso"

Parla il Senatore PD Marco Filippi, ieri presente a Livorno all'incontro con l'armatore Gianluigi Aponte: "*Penso che possa essere interessato alla Darsena Europa, ma non sarà l'unico*". "*Il suo interesse è molto importante, più di quello dei cinesi*".

di Lucia Nappi

LIVORNO -"*E' stata una giornata importante per Livorno, Aponte ha posto l'accento su quanto può essere fatto, fronte mare e non solo fronte terra, sono questioni di cui si intende. E'* stata importante la sua presenza, *molto più dell'evento che è off records, nel senso che la nave è da 8.800 Teu, nel nord Europa si parla anche di navi da 20 mila Teu, ma normalmente nei porti europei arrivano navi da 15 mila Teu.*"

Questo **il commento del senatore PD, Marco Filippi,** che ieri ha partecipato alla cerimonia per la visita dell'armatore **Gianluigi Aponte al Terminal Lorenzini**, nell'occasione dell'ingresso in porto della nave MSC Vita (da 8,800 Teu) la più grande nave mai entrata a Livorno.

"Aponte ha letto un discorso scritto di suo pugno, per niente roboante, ma molto concreto." – **ha commentato Filippi"**– *Si è concentrato su elementi della quotidianità e delle cose da poter fare subito. Ha rivolto l'attenzione sui poteri del porto: il comandante del porto e il presidente dell'Autoritá di Sistema portuale che ha anche ringraziato per aver riportato chiarezza nelle regole. A Livorno le ordinanze prevedono che non possono fare ingresso le navi al di sopra dei 40 m, mentre la MSC Vita è di 48 m"*

Senatore, secondo lei Aponte è interessato alla Darsena Europa?

"Aponte non si muove a caso. La sua presenza è molto importante perché ha dichiarato la sua attenzione allo scalo labronico. Penso che sia uno degli armatori che possano essere interessati alla Darsena Europa, poi non sarà l'unico, si muovono anche gli altri. Il suo interesse è molto importante, più di quello dei cinesi, anche se le manifestazioni di interesse son questioni complesse che coinvolgono molti aspetti."

IL PROGETTO "NO CARBON"

Un porto più verde Le navi alimentate dal gas livornese

Fallita l'elettrificazione delle banchine, ora si punta a cambiare il carburante. Assicurato dal terminal Olt

Il terminal Olt e, a destra, la nave che porta gas liquefatto

di MAURO ZUCCHELLI

Quando il livello delle polveri killer si alza al di sopra del limite si punta il dito contro le ciminiere delle fabbriche o lo smog da traffico. Ma nelle città portuali c'è anche un terzo "colpevole" nascosto: è quel che esce dai fumaioli delle navi ferme a banchina che, per mantenere in funzione gli apparati di bordo, devono tenere in certo modo accesi i motori.

Negli archivi c'è un vecchio dossier [redacted] di Livorno che, per lo scalo labronico, individua un "iceberg" di inquinanti costituito ad esempio, in un anno, da 53mila tonnellate di anidride carbonica più 22 tonnellate di polveri killer e 90 di anidride solforosa ma anche 2.200 tonnellate di monossido di carbonio, 500 tonnellate di composti organici volatili e pressoché altrettante di ossido di azoto. Si capisce subito perché Bruxelles sta correndo ai ripari e, dopo aver emanato severi diktat relativamente al mar Baltico, punta a provvedimenti analoghi anche nell'area mediterranea.

Finora si era immaginata come soluzione la fornitura di elettricità da terra: è per questo motivo che l'Authority livornese aveva dato vita a un progetto pilota con l'elettrificazione sperimentale della calata Sgarallino, la più vicina alla finestre dei palazzi delle famiglie del quartiere della Venezia. Ma fin dall'inizio si è rivelato un flop: difficile perfino trovare una nave per il collaudo, reso possibile solo da una unità della Marina Militare. Ma soprattutto l'ostacolo sono gli altissimi costi per l'elettrificazione e il bisogno di una grande potenza pari a quella di una centrale elettrica. A ciò si aggiunga il fatto che non si limiterebbero le emissioni in navigazione.

Nel frattempo però l'evoluzione delle flotte è andata in tutt'altra direzione: meglio agire non sulla sosta a banchina bensì rendendo un po più "verde" la propulsione. Semplificando molto, si potrebbe descriverlo come un processo simile a quello avvenuto per le auto con l'introduzione dei motori a gpl. Ma, sempre nel solco di questo paragone, in realtà la compagnie di navigazione hanno intanto preferito installare apparecchiature di abbattimento degli inquinanti: come fossero una sorta di "marmitte catalitiche" delle loro navi.

Ma agire sul carburante significa mettere mano non solo a nuovi propulsori ma anche a un nuovo sistema di approvvigionamento. Ecco che sotto questo profilo Livorno è un passo avanti a tutti gli altri: 22 miglia al largo della Darsena Toscana e di Tirrenia esiste già il terminal di rigassificazione di Olt (49,1% Iren, 40,2% Uniper ex E.On, 2,7% Golar) che finora ha lavorato a un quarto delle potenzialità per rendere meno rigido l'approvvigionamento. Il gas viene fatto arrivare liquefatto via nave e ritrasformato allo stato gassoso mediante innalzamento della temperatura.

Si sta pensando di trasformare l'altra fiancata del terminale in una sorta di centrale di smistamento alla quale dovrebbero agganciarsi le betoniere per fare la spola con le "stazioni di servizio" in ciascun porto, un po' come le autobotti fanno fra i depositi di carburante e ogni distributore di benzina, al quale poi i singoli mezzi vanno a rifornirsi.

In realtà, il progetto di "porto verde" a Livorno è in fase ancor più avanzata: il gnl può essere utilizzato non solo per le flotte ma anche per i mezzi utilizzati nella movimentazione di piazzale.

Un impennata nell'utilizzo può aumentare i rischi ambientali? Dal quartier generale di Olt rispondono sottolineando che ministero, Ispra, Arpat e commissione regionale hanno indicato in Olt il miglior standard ambientale possibile. E l'ha fatto anche il Cibm, il polo di ricerca biomarina guidato dal sindaco M5s Nogarin, mai stato tenero nei riguardi dell'offshore.

ACCOLTA DAI VERTICI DEL PORTO DI LIVORNO

MSC "Vita" al terminal Lorenzini

La gigantesca full containers opera sulla rotta con il sud America - Il grazie dell'armatore Aponte

Gianluigi Aponte

Nella foto: "Msc Vita" all'ingresso del canale industriale di Livorno.

LIVORNO - Per la seconda volta una mega-full-containers di MSC, che opera sulla rotta del sud America, ha scalato il terminal Lorenzini in Darsena Toscana, con una delicata manovra che ha impegnato il comando di bordo, i rimorchiatori e i piloti nella "strettoia" del Marzocco. Come testimonia la foto qui sopra (cortesia dell'Avvisatore Marittimo) la nave, la "Msc Vita", larga 48 metri, è passata di misura ed ha potuto attraccare alla sponda est dove erano ad attenderla lo stresso armatore Gianluigi Aponte, i titolari del terminal, con Enio Lorenzini in testa e i big della stessa Msc accompagnati dai vertici dell'agenzia raccomandataria Spadoni. Presenti alla manovra anche il presidente dell'AdSP Stefano Corsini e il sindaco Filippo Nogarin.

Aponte ha ringraziato il presidente Corsini e il comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto: "Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la MSC Vita ad attraccare in Darsena Toscana - ha dichiarato - Livorno avrebbe perso il 20% del traffico contenitori. Altri porti prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema". Soddisfatto Enio Lorenzini: "Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso - ha detto - Ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'AdSP, i piloti, e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro".

Msc è sempre più interessata al porto labronico, facendo parte anche dell'ATI che ha vinto la gara per la gestione del terminal crociere e traghetti della Porto 2000 insieme al gruppo Onorato, come scriviamo su questo stesso numero. La compagnia ha anche annunciato in questi giorni, in un meeting a bordo della "Msc Meraviglia" una partnership strategica con Trenitalia che favorirà i trasferimenti su rotaia dei turisti destinati all'imbarco nei terminal Msc di Civitavecchia, Venezia e Genova.

PORTACONTAINER

Aponte sbarca a Livorno per accogliere Msc Vita

LIVORNO. È la portacontainer più grande che abbia mai fatto scalo a Livorno. Con una lunghezza totale di 300 metri, una larghezza di 48,24 e una capacità di carico di 8.800 teu, la Msc Vita è attraccata lunedì al Terminal Lorenzini (sponda est della Darsena Toscana) senza incontrare particolari difficoltà. Dopo la Maersk Kimi dell'agosto 2014, unità da 7mila teu, si registra un altro record per il porto toscano. «È un segnale che offre un orizzonte positivo, a dimostrazione della centralità che lo scalo labronico ha saputo assumere in questi anni, soprattutto per una compagnia come Msc, che su Livorno ha deciso di scommettere, rilanciando un nuovo collegamento settimanale con il Sud America, linea storica che prima veniva operata attraverso una joint venture tra diversi big operator» scrive in una nota l'Authority. Ad attendere la portacontainer c'era il numero uno del gruppo armatoriale ginevrino, Gianluigi Aponte, che ha ringraziato il presidente Corsini e il comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto: «Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare in Darsena Toscana – ha dichiarato - Livorno avrebbe perso il 20% del traffico contenitori. Altri porti prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema». «Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso – ha detto Lorenzini- Ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'Adsp, i piloti, e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro».

Termina VetPort, il programma comunitario promosso da Port Authority e Plis

Presentato il resoconto finale nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia

Livorno, 7 novembre 2017 – Sono stati 79 i lavoratori coinvolti tra Italia, Spagna, Irlanda e Olanda: 6 porti e 23 terminal. L'Erasmus del lavoro apre i porti europei ai nostri lavoratori portuali Formazione e occasioni di interscambio delle professionalità a livello comunitario in ambito portuale. Nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia si è tenuto il seminario conclusivo di VETPORT, il progetto coordinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che in tre anni ha permesso ai lavoratori dei porti di Livorno e Piombino di lavorare negli scali portuali dell'UE e viceversa.

Interscambio, appunto, e occasioni di crescita in un contesto nel quale, a livello nazionale, si registrano gap di qualità professionale rispetto ai paesi comunitari più avanzati. Un quadro, dunque, che promette interessanti prospettive di miglioramento qualitativo delle competenze. La strada da seguire è una sola: puntare sulla formazione, e Vetport ne è un esempio. 32 manager di terminal, 29 planner che seguono le attività di piazzale e 18 autisti: in totale sono 79 i lavoratori portuali che nei periodi di mobilita (36 mesi di lavoro in tutto) sono andati a lavorare nei 23 terminal di sei porti partner del progetto: Cork (Irlanda): Livorno, Piombino, Venezia, Rotterdam, e Valencia.

Il progetto, sviluppato dall'Adsp in sinergia con Provincia Livorno Sviluppo (società della Provincia di Livorno e della Port Authority), è costato 450mila euro e ha definito i modelli standardizzati di queste tre figure professionali, offrendo ai nostri lavoratori opportunità lavorative anche all'estero.

"Vetport – ha detto la dirigente di PLIS, Maria Grazia Lotti – proietta il sistema portuale dell'Alto Tirreno verso una dimensione europea, stabilendo standard minimi formativi comuni riconoscibili a livello comunitario che consentano ad un lavoratore portuale locale di spendersi anche fuori dai confini nazionali".

Tra Livorno e Piombino, i terminal coinvolti sono stati sette: quattro dello scalo labronico e tre del porto piombinese: i lavoratori nostrani coinvolti in periodi di mobilità all'estero sono stati 34.

"Il Sistema dell'Alto Tirreno vanta una tradizione di lungo corso nel campo della formazione – ha dichiarato il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, a margine dell'evento -; siamo felici di aver portato a termine questo progetto europeo, di cui siamo stati promotori. Le reti di relazioni umane sono più durature degli stessi enti che le hanno promosse, e siamo convinti che per parlare di futuro oggi occorra investire sempre di più sul capitale umano".

Termina «VetPort» programma promosso da Authority e Plis

«Erasmus del lavoro» apre i porti Ue ai lavoratori di Livorno e Piombino

LIVORNO - Nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia si è tenuto ieri il seminario conclusivo di "Vetport", il progetto coordinato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale che in tre anni ha permesso ai lavoratori degli scali di Livorno e Piombino di lavorare negli scali portuali dell'Ue e viceversa, cogliendo così l'occasione per uno scambio delle professionalità a livello comunitario.

Interscambio, appunto, e occasioni di crescita in un contesto nel quale, a livello nazionale, si registrano gap di qualità professionale rispetto ai Paesi comunitari più avanzati. Un quadro, dunque, che promette interessanti prospettive di miglioramento qualitativo delle competenze. La strada da seguire è una sola: puntare sulla formazione, e Vetport ne è un esempio.

L'esperienza formativa concessa dal programma ha coinvolto 32 manager di terminal, 29 planner che seguono le attività di piazzale e 18 autisti. In totale sono 79 i lavoratori portuali che nei periodi di mobilità

(continua a pagina 2)

Erasmus al lavoro

(36 mesi di lavoro in tutto) sono andati a lavorare nei 23 terminal di sei porti partner del progetto: Cork (Irlanda); Livorno, Piombino, Venezia, Rotterdam, e Valencia.

Il progetto, sviluppato dall'Adsp in sinergia con Provincia Livorno Sviluppo (società della Provincia di Livorno e della Port Authority) è costato 450 mila euro e ha definito i modelli standardizzati di queste tre figure professionali, offrendo ai nostri lavoratori opportunità lavorative anche all'estero.

«Vetport - ha detto la dirigente di "Plis", Maria Grazia Lotti - proietta il sistema portuale dell'Alto Tirreno verso una dimensione europea, stabilendo standard minimi formativi comuni riconoscibili a livello comunitario che consentano ad un lavoratore portuale locale di spendersi anche fuori dai confini nazionali».

Tra Livorno e Piombino, i terminal coinvolti sono stati sette: quattro dello scalo labronico e tre del porto piombinese: i lavoratori nostrani coinvolti in periodi di mobilità all'estero sono stati 34.

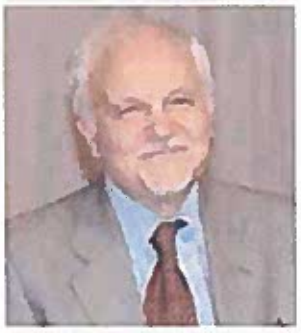
A margine dell'evento in Fortezza Vecchia, il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, ha dichiarato. «Il Sistema dell'Alto Tirreno vanta una tradizione di lungo corso nel campo della formazione; siamo felici di aver portato a termine questo progetto europeo, di cui siamo stati promotori. Le reti di relazioni umane sono più durature degli stessi enti che le hanno promosse, e siamo convinti che per parlare di futuro oggi occorra investire sempre di più sul capitale umano».

Il seminario conclusivo del programma comunitario VetPort

DOMANI NELLA SEDE DEL COMUNE CON PORTO 2000 E ADSP

Anteprima crociere a Piombino

Si farà il punto sulla stagione 2018 con il programma della Tuscany Terminal Srl



Stefano Corsini

PIOMBINO - Il sindaco Massimo Giuliani presenzierà un incontro sulla stagione crocieristica 2018 che si svolgerà domani, giovedì 9 alle ore 10,30 nella sala consiliare del Comune. Tale iniziativa - patrocinata dal comune di Piombino - è coordinata dalla Porto di Livorno 2000 e dalla società Tuscany Terminal srl di Piombino, in collaborazione con l'Autorità portuale di sistema dell'Alto Tirreno.

Nell'occasione saranno proiettati video del territorio di Piombino che verranno poi divulgati nel corso dell'evento crocieristico che si svolgerà a Miami nel marzo 2018. Saranno presenti oltre al sindaco Giuliani, il vicesindaco e assessore alle attività produttive Stefano Ferrini, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini, il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale Massimo Provin-

(segue in ultima pagina)

Anteprima crociere

ciali, l'amministratore unico della Tuscany Terminal srl di Piombino Carlo Torlai e Laura Miele, socia della Tuscany Terminal srl di Piombino.

I lavori saranno aperti dal sindaco: seguiranno la proiezione di video del territorio e l'intervento del segretario generale Massimo Provinciali. Verrà poi dato spazio al dibattito: seguiranno infine i saluti del presidente Stefano Corsini.

Civitavecchia in crescita, eccetto i prodotti energetici

Nei primi nove mesi del 2017 si registrano dati positivi per l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Nel porto di Civitavecchia, infatti, a fronte di una contrazione del 6,5% del traffico di prodotti energetici, carbone e prodotti raffinati, si verifica una decisa ripresa di tutte le altre tipologie di rinfuse solide (+10%), ed un'ulteriore crescita dei traffici di merci movimentate in colli, Ro-Ro e auto nuove, merci in container, in sacconi, palletts, con un +4%.

Nel complesso, nel network laziale, rispetto ai primi sei mesi dell'anno si registra una crescita delle principali categorie merceologiche: +26 per cento traffico complessivo, +23% merci liquide, +33 per cento le merci solide, cosi da migliorare sensibilmente il saldo al 30 settembre e lasciar ben sperare per l'ultimo trimestre dell'anno.

Tra le rinfuse solide, in controtendenza rispetto agli ultimi anni, cresce del 43% il traffico di prodotti metallurgici, minerali e metalli, rispetto al 2016, così come il traffico di minerali grezzi cementi e calci +12%, prodotti chimici +14% e fertilizzanti +26%.

Dall'analisi dei dati emerge che le merci movimentate in colli si affermano quale principale segmento merceologico, pari a 4,4 milioni di tonnellate, a fronte di 4 milioni di tonnellate di rinfuse solide e 4 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, per 12,4 milioni di tonnellate totali. Si tratta di un dato significativo che vede una progressiva affermazione di tipologie di traffico a basso impatto ambientale e ad alto valore aggiunto sia in termini di impresa che di lavoro.
Anche il traffico di merci movimentate su mezzi pesanti si incrementa del 4 per cento per un totale di 2,7 milioni di tonnellate e quasi 150 mila mezzi pesanti imbarcati e sbarcati.
In crescita di oltre 40 mila unità anche il traffico di passeggeri di linea +2,6% con 1 milione e 650 mila passeggeri mentre i crocieristi sono quasi 1,7 milioni con un +2% di quelli in turn-around.
Stabile il traffico nel porto di Fiumicino con quasi 2,6 milioni di tonnellate di prodotti raffinati, mentre nel porto di Gaeta si registra una netta ripresa dei traffici nel terzo trimestre con un +26% . Nello scalo pontino l'inversione di tendenza, rispetto al passato, è dovuta alla ripresa del traffico di prodotti raffinati e di carbone, oltre che della categoria "altre rinfuse solide" che al 30 settembre cresce del 100%. A Gaeta, nel 2017, sono inoltre approdate 10 navi da crociera con circa 4.000 crocieristi.

Porto, segnali positivi per l'Adsp

Da Molo Vespucci spiegano: "rispetto ai primi sei mesi dell'anno si registra una crescita delle principali categorie merceologiche: +26% traffico complessivo, +23% merci liquide, +33% le merci solide, cosi da migliorare sensibilmente il saldo al 30 settembre e lasciar ben sperare per l'ultimo trimestre dell'anno"

Civitavecchia – "Nei primi nove mesi del 2017 si registrano dati positivi per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale".

Parola di Molo Vespucci che prosegue spiegando come nel porto di Civitavecchia, infatti, a fronte di una contrazione del 6,5% del traffico di prodotti energetici, carbone e prodotti raffinati, si verifica una decisa ripresa di tutte le altre tipologie di rinfuse solide +10%, ed una ulteriore crescita dei traffici di merci movimentate in colli, Ro-Ro e auto nuove, merci in container, in sacconi, palletts, con un +4%.

Tra le rinfuse solide, in controtendenza rispetto agli ultimi anni, cresce del 43% il traffico di prodotti metallurgici, minerali e metalli, rispetto al 2016, così come il traffico di minerali grezzi cementi e calci +12%, prodotti chimici +14% e fertilizzanti +26%.

"Dall'analisi dei dati – proseguono dall'Adsp - emerge che le merci movimentate in colli si affermano quale principale segmento merceologico, pari a complessive 4,4 milioni di tonnellate, a fronte di 4 milioni di tonnellate di rinfuse solide e 4 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, per un traffico complessivo, al 30 settembre, di 12,4 milioni di tonnellate. Si tratta di un dato significativo che vede una progressiva affermazione di tipologie di traffico a basso impatto ambientale e ad alto valore aggiunto sia in termini di impresa che di lavoro. Anche il traffico di merci movimentate su mezzi pesanti si incrementa del 4% per un totale di 2,7 milioni di tonnellate e quasi 150 mila mezzi pesanti imbarcati e sbarcati. In crescita di oltre 40 mila unità anche il traffico di passeggeri di linea +2,6% con 1 milione e 650 mila passeggeri mentre i crocieristi sono quasi 1,7 milioni con un +2% di quelli in turn-around".

Stabile il traffico nel porto di Fiumicino con quasi 2,6 milioni di tonnellate di prodotti raffinati, mentre nel porto di Gaeta si registra una netta ripresa dei traffici nel terzo trimestre con un +26% . Nello scalo pontino l'inversione di tendenza, rispetto al passato, è dovuta alla ripresa del traffico di prodotti raffinati e di carbone, oltre che della categoria "altre rinfuse solide" che al 30 settembre cresce del 100%. A Gaeta , nel 2017, sono inoltre approdate 10 navi da crociera con circa 4.000 crocieristi.

"Nel complesso – concludono da Molo Vespucci - nel Network laziale, rispetto ai primi sei mesi dell'anno si registra una crescita delle principali categorie merceologiche: +26% traffico complessivo, +23% merci liquide, +33% le merci solide, cosi da migliorare sensibilmente il saldo al 30 settembre e lasciar ben sperare per l'ultimo trimestre dell'anno".

Guardia costiera: sicurezza e ambiente al primo posto

Il nuovo comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia Vincenzo Leone si presenta alla città

CIVITAVECCHIA - Il direttore marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia Vincenzo Leone si presenta alla città.

"Il nostro obiettivo - ha spiegato - è di metterci ancora di più al servizio della costa laziale e di mettere a sistema tutte le iniziative prodotte fino ad ora attraverso la collaborazione con tutte le amministrazioni comunali, di fare da collante. Vorremmo fornire una mappatura della costa e delle sue criticità, molte cose sono state già fatte - ha continuato - c'è soltanto bisogno di metterle a sistema". Altro obiettivo è mantenere alto lo standard qualitativo con un occhio di riguardo per la sicurezza di tutta la costa.

"Vorremmo che possa essere definita omogenea - ha evidenziato - lungo tutto il litorale. Faremo una riunione con le amministrazioni sotto l'egida dell'Anci e presenteremo la mappatura. Il nostro è un approccio inclusivo e continuerà la grande collaborazione con tutte le forze coinvolte come Guardia di finanza, Carabinieri, Polizia e l'Adsp, con il presidente Francesco Maria di Majo".

Insomma, la Guardia costiera offre le sue competenze di alto livello per fornire un aiuto fattivo e concreto per lo sviluppo della sicurezza e dei porti. Altro punto importante nell'agenda del nuovo comandante Leone è l'ambiente.

"Sul tema - ha detto il direttore marittimo del Lazio - il nostro impegno è al massimo livello. Metteremo in atto varie iniziative di educazione che saranno diffuse dal comando generale, come ad esempio la formazione nelle scuole".

Sul fenomeno dei fumi in porto Leone ha spiegato: "C'è ma è diminuito sensibilmente - ha concluso - anche i comandanti delle navi e gli armatori sono attenti. Guardia costiera e Adsp continuano il loro impegno perché il porto diventi green".

Fra.Bal.

Campania, cresce Pil e industria. Presentato il Rapporto Svimez

Un particolare dinamismo della Regione Campania che, nel 2016, è cresciuta ad un ritmo superiore a quello di tutte le altre Regioni italiane, con il +2,4% del Pil. E' quanto registra il "***Rapporto Svimez 2017 sull'Economia del Mezzogiorno***", presentato oggi presso la Camera dei Deputati. I dati positivi del Rapporto, dopo la grave crisi che ha investito la Campania nell'ultimo decennio, riguardano essenzialmente gli anni 2015 e 2016, durante i quali si è avviata una vera e propria svolta nell'economia regionale. A fare da traino alla ripresa dell'economia campana, spiega una nota dell'amministrazione regionale, è stata soprattutto l'industria, ma hanno contribuito alla ripresa anche il turismo e, in generale, i servizi, fornendo un importante contributo a questa fase di crescita.

L'analisi dell'assessore alle Attività Produttive della Regione Campania Amedeo Lepore

"I dati contenuti nel Rapporto 2017 sull'Economia del Mezzogiorno sono di grande rilievo e mostrano una eccellente performance in termini di Pil della Campania, che dal 2014 al 2016 è riuscita a recuperare ben oltre 4 punti percentuali (passando dal -1,7% del 2014 al +2,4% del 2016). Questi risultati sono particolarmente rilevanti perché nascono da un aumento nel 2016 dell'occupazione industriale pari al 5,4% e del valore aggiunto industriale pari al 5,5%, dimostrando che a spingere la ripresa sono le attività manifatturiere, che finalmente danno alla crescita un carattere strutturale. Sono molto lusinghieri anche i dati relativi alla passata programmazione 2007/2013 che, grazie all'eccezionale recupero compiuto dalla Giunta De Luca, hanno superato il 100% della spesa dei fondi strutturali alla data del 31 marzo 2017. La Campania, inoltre, è in testa alle regioni meridionali nella realizzazione dei Piani Operativi Regionali (POR), con il 47,12% dell'attuazione degli interventi, e seconda in Italia solo all'Emilia Romagna, che tocca il 49,14%, ma con una quota complessiva da spendere pari a un quarto di quella campana. Risulta molto buona anche la posizione della Regione in termini di ripristino dell'efficienza amministrativa. E buoni sono i dati relativi all'incremento dell'occupazione, che in generale cresce del 3,8% tra il 2015 e il 2016. Si tratta di risultati molto confortanti, che rappresentano però solo l'inizio di un cammino ancora lungo da percorrere per riprendere pienamente i livelli precedenti la crisi economica e finanziaria e fare della Campania la Regione più competitiva per sviluppo economico duraturo a livello nazionale. Sicuramente già siamo primi per l'offerta di strumenti per l'attrazione di investimenti produttivi e per la capacità di crescita del sistema produttivo. Infatti, una parte fondamentale del merito dei risultati positivi del biennio 2015/2016 va ascritto al dinamismo delle imprese e degli imprenditori che operano in Campania e delle eccellenze produttive che hanno saputo cogliere la sfida dell'incremento di produttività e dell'internazionalizzazione. Le misure varate dalla Giunta De Luca hanno ottenuto esiti fondamentali in relazione, in particolar modo, alle politiche industriali, come dimostra il Focus dedicato a questo tema dal Rapporto 2017 sull'Economia del Mezzogiorno. Le leggi sulla semplificazione e sulla sburocratizzazione, sull'Industria 4.0 e sull'Economia Circolare hanno creato un contesto favorevole alla libertà d'impresa, alla diffusione e all'innovazione delle attività produttive. Il credito d'imposta nel corso del 2017 ha permesso di realizzare su un totale di oltre 3 mld di investimenti in Italia, circa 1,3 mld di investimenti industriali nella nostra Regione.

I contratti e gli accordi di sviluppo a partire dal 2015, stanno promuovendo 1,5 Mld di investimenti produttivi e, dopo il relativo accordo di programma quadro con il Governo, sosterranno l'attuazione di progetti di medie e grandi dimensioni per un un ulteriore miliardo di euro. L'accordo di programma sottoscritto con il Governo per le aree di crisi industriale permette di finanziare la gran parte delle proposte di investimento presentate dalle imprese in Campania, per un totale di altri 500 mln circa di investimenti. Infine, la proposta di una Zona Economica Speciale avanzata dalla Giunta De Luca, che sta per essere recepita dal Governo, fornirà una leva di straordinario valore per l'attrazione di ulteriori investimenti e per lo sviluppo produttivo della Regione. La Campania, in questo modo, sta dando una spinta energica alla propria economia e, in particolare, al suo tessuto produttivo, fornendo allo stesso tempo un grande impulso allo sviluppo e al riscatto dell'intero Mezzogiorno" .

La Gazzetta del Mezzogiorno

ECONOMIA

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

L'ACCORDO TRANSFRONTALIERO

Anche lo scalo albanese si doterà del sistema «Giada»: le informazioni su passeggeri e merci saranno condivise già al momento delle partenze

Il porto apre in anticipo dall'Albania sbarchi alle 7

Patroni Griffi: con Durazzo un ponte tecnologico comune per facilitare i controlli

GIANLUIGI DE VITO

● Mare di nuovo calmo lungo la rotta Albania-Puglia. E il porto di Bari anticipa la sveglia alle sette, così come chiesto da compagnie marittime e consolato albanese.

L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha notificato ieri l'ordinanza che «impone una programmazione di orari e dà regole». Il risultato più evidente è che viene «sancita la disponibilità a predisporre tutti i servizi per garantire gli attracchi a partire dalle sette», spiega Patroni Griffi.

L'anticipo era una delle richieste chiave perché ritenuto essenziale per far fronte alle esigenze dei trasportatori che movimentano il traffico commerciale su mezzi pesanti e che una volta approdati a Bari devono poi proseguire per altre destinazioni.

Il dialogo a distanza, ruvido, tra i rappresentanti di governo di Tirana e l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale registra adesso toni miti. Le acque erano agitate per via delle operazioni di sbarco nel porto di Bari. Operazioni tartaruga, secondo quanto denunciato da fonti albanesi, primo fra tutti il console generale d'Albania a Bari, Adrian Haskaj, visto che nei mesi estivi e nelle settimane festive l'uscita dal porto non è mai avvenuta in meno di due ore e trenta minuti. E questo per i controlli lumaca. Ma che culminavano spesso in respingimenti di chi non aveva le carte in regola per entrare in Europa. I tempi lunghi sono però anche il frutto di pochi varchi e personale della Dogana col contagocce.

Dopo i ceffoni polemici spediti a distanza da Tirana e respinti al mittente dalle autorità italiane, tira aria distesa. Non che ieri le parti (Autorità di sistema portuale e armatoria, assente Haskaj, non invitato) avessero fumato il *calumet* della pace. Se da una parte l'ordinanza apre il porto un'ora prima, costringendo tutti i soggetti che interagiscono (agenti della Dogana in testa) ad anticipare l'inizio del servizio, dall'altra stabilisce sanzioni (250 euro di multa) per gli armatori che non rispettano orari e regole.

IL PORTO Uno degli ingressi dello scalo marittimo (foto Turi)

Troppo presto per capire che cosa succederà perché la data di anticipo degli sbarchi per il traffico da Durazzo sarà comunicata dall'Autorità di sistema portuale entro la fine della settimana e gli armatori devono comunicare gli orari con 60 giorni di anticipo. Nel frattempo Patroni Griffi ha già fatto parte di quello che ha promesso dopo le polemiche piovute da Tirana: venivano chiesti varchi in più, e di fatto un ingresso, prima chiuso, è stato attivato dal 13 ottobre. Presto, anche un altro ingresso, quello di molo San Vito, sarà attrezzato per far fronte al traffico proveniente dall'Albania. Per buona pace degli autotrasportatori.

Ora si aspetta che anche Durazzo faccia la sua. Perché da lì, fa notare Patroni Griffi, le navi partono senza rispettare orari. Motivi? Tanti.

Per liberarsi dal fardello di Paese della Marijuana, l'Albania ha intensificato il sistema dei controlli proprio nello scalo di Durazzo: Tir tutti sotto lo scanner prima di potersi imbarcare. Sicché le compagnie marittime, pur di non perdere l'entrata redditizia che deriva dal garage della nave pieno, autorizzavano a ritardare la levata degli ormeggi. Non potrà più funzionare così. Il console Haskaj prova a cancellare la storia recente: «Nel 2016, 2086 le piantagioni di marijuana scoperte; quest'anno appena 90». Quanto al porto di Durazzo, «i controlli verranno fatti fuori, nell'area d'imbarco si procederà come qui a Bari e cioè a campione anche perché nel frattempo Durazzo si sta dotando del sistema utilizzato qui in Italia, investendo più di 100mila euro già a disposizione della polizia di frontiera albanese». Patroni Griffi conferma. Ha già incontrato Artjan Qirici, direttore generale del porto di Durazzo per un accordo in base al quale condividere il sistema "Giada" di registrazione informatica di passeggeri e veicoli. Dice: «Stiamo creando un ponte tecnologico uniforme che consentirà maggiore sicurezza. Le forze dell'ordine italiane avranno informazioni sui passeggeri prima che arrivino a Bari in modo da velocizzare i controlli allo sbarco e organizzare corsie di deflusso presidiate in maniera funzionale». E col sistema «Giada» anche a Durazzo, nessuno dovrebbe partire senza averne titolo. Chi lo farà sarà respinto velocemente, senza ingolfare il flusso d'uscita.

La lista delle buone intenzioni è declinata. La prima prova dei fatti sta per arrivare: è quella del via vai natalizio degli albanesi d'Italia, poca cosa in confronto ai mesi estivi, ma pur sempre un mini test.

Nuovo quotidiano di Puglia

LA MISURA

Gli economisti sottolineano la necessità di azioni volte a sostenere il Meridione

«Le Zes come leva di politica industriale: si punti alla concentrazione delle risorse»

di Oronzo MARTUCCI

Gli economisti della Svimez da anni sottolineano la necessità che le politiche a sostegno del Mezzogiorno siano aiutate tra le altre da due misure: la cosiddetta clausola del 34 per cento, in base alla quale le risorse ordinarie che la Pubblica amministrazione centrale destina alle regioni del Mezzogiorno non devono mai scendere al di sotto di quella quota; l'introduzione delle Zone Economiche Speciali come leva di politica industriale per lo sviluppo manifatturiero e logistico del territorio meridionale.

La prima misura è stata prevista nella prossima legge di Bilancio; l'altra è già legge, a seguito dell'approvazione del Decreto Mezzogiorno dell'agosto 2017. Ma per ottenere i risultati auspicati dalla fiscalità di vantaggio garantita attraverso la legge, è necessario destinare le risorse a pochi interventi, mentre il governo ha previsto la possibilità di istituire 2 Zone economiche speciali per ogni Regione. Tant'è che in Puglia si sta lavorando per la Zes interregionale di Taranto collegata alla zona di Matera-Ferrandina e per la Zes del Basso adriatico, facendo leva sui porti di Bari e Brindisi e prevedendo il collegamento con aree industriali della provincia di Lecce. Le polemiche a proposito della delimitazione delle aree, anche non contigue, da tenere nella perimetrazione delle Zes, un compito affidato alla Regione, non mancano le polemiche.

Nella costruzione delle Zes, secondo quanto evidenziato nel Rapporto Svimez, «non contano più solo lavoro e capitali per generare produttività, ma anche competenze e connessioni e nel paradigma della nuova economia industriale, la logistica svolge un ruolo decisivo».

Un caso di successo in Europa è rappresentato dalle Zes istituite in Polonia sin dal 1994. E lì "l'Italia, tra l'altro, è il quinto investitore". Di più: sempre stando alle valutazioni degli esperti della Svimez, «nelle aree in cui è stata istituita una Zes, la disoccupazione è inferiore del 2-3%, e il Pil è più alto del 7-8% rispetto alla media delle altre».

Dunque, l'istituzione delle Zone economiche speciali potrebbe assumere una valenza strategica per il Sud, per diversi ordini di motivi.

Primo motivo. «Nelle aree del Mezzogiorno, che hanno subito nel corso degli ultimi decenni una rarefazione degli investimenti per lo sviluppo industriale, l'istituzione delle Zes costituisce un veicolo di grande importanza per ricostruire le condizioni per una ripresa strutturale dell'economia e dei comparti manifatturieri. Le Zes possono rappresentare una leva importante oltre che, come si è detto, per il rilancio dello sviluppo anche per l'ispessimento dell'apparato produttivo meridionale».

Secondo motivo. «Le Zes costituiscono un'opportunità che va colta anche per mutare il volto della specializzazione manifatturiera del Sud, contribuendo a modificare in positivo le debolezze competitive dell'area. Con l'attrazione di imprese di elevate dimensioni, nazionali ed estere, e la costruzione di filiere radicate sul territorio in grado di far crescere le piccole e medie imprese meridionali si può riuscire a reindirizzare il sistema produttivo verso attività ad elevato contenuto tecnologico».

Via libera

In Puglia tre ambulanze per i neonati: «Parti senza rischi». Per l'occasione Emiliano ne ha riservata un'altra tutta per Renzi, con le ossa rotte dopo la Sicilia: «Parti tranquillo anche tu».

Mezzogiorno. Obiettivo: aprire la prima Zona speciale in primavera

In pole otto porti del Sud per ospitare le «Zes»

Marzio Bartoloni

Sono otto i porti che potrebbero essere candidati a ospitare le attese «Zone economiche speciali», aree delimitate a burocrazia zero e con incentivi fiscali per attrarre investimenti, introdotte in Italia con il decreto Sud approvato la scorsa estate. In corsa ci sono infatti Bari, Taranto, Napoli (con Salerno), Gioia Tauro, Augusta (con Catania), Palermo, Cagliari e un ultimo porto ancora da individuare che dovrebbe unire aree delle Regioni Molise e Abruzzo.

La lista delle candidature ancora non è ufficiale, ma dopo gli incontri degli ultimi mesi con gli enti locali il Governo ora sta approvando ad accelerare sul decreto attuativo, un Dpmc che ha il compito di definire i requisiti per diventare Zes a cui dovrebbero corrispondere le otto candidate. I tecnici del ministero per la Coesione territoriale - che sta tirando le fila su questa misura che rappresenta uno dei piatti forti del decreto sul Mezzogiorno - stanno infatti lavorando al testo con l'identikit di queste aree a burocrazia zero, con corridoi doganali semplificati e protocolli che rendono veloci le transazioni amministrative. Luoghi dove il credito d'imposta per il Sud è esteso sino al 2020 e ampliato sino ai 50 milioni per singolo investimento. Una misura selettiva destinata alle aziende che abbiano interesse ad esportare o importare e che vedano in una semplificazione e accelerazione dei processi doganali un forte vantaggio competitivo.

Nel Dpcm che potrebbe vedere la luce a fine mese saranno decisi i limiti sul perimetro delle Zes che avranno diritto ai benefici: sarà infatti definito il numero di ettari e la percentuale massima di territorio regionale che può far parte della Zona economica speciale. In bilico anche l'ipotesi di vincolare o meno le Zes ad aree portuali significative (porti "core" che fanno parte delle reti Ten-t) oppure che rappresentino aree con una forte vocazione logistica e industriale. Dopo l'approvazione di questo decreto potrà partire la selezione delle Zes che saranno individuate ognuna con un Dpcm. L'obiettivo è di arrivare entro la primavera a scegliere la prima Zona speciale. Che potrebbe essere Gioia Tauro visto che ha il suo dossier praticamente già pronto. Un successivo Dpcm stabilirà poi le semplificazioni burocratiche a cui avranno diritto le Zes.

È infine praticamente pronto il decreto attuativo di un'altra misura per il Mezzogiorno: l'incentivo «Resto al Sud» per i nuovi giovani imprenditori under35. La misura è stata inviata alla Corte dei conti per la registrazione. Dopo la sua pubblicazione in Gazzetta dovrà essere attivato da Invitalia lo sportello per le domande che sarà attivo da inizio del prossimo anno.

Quotidiano di Sicilia

Il calo dello scalo palermitano (certificato da Ispra) riguarda sia il numero di passeggeri che il trasporto delle merci

Porti, i ritardi rallentano lo sviluppo

Per l' attracco di Tremestieri (Me) due anni per validare le procedure necessarie alla sua costruzione

CATANIA- I bollettini "Porti e Ambiente" diffusi da Ispra nei mesi d' estate e nel primo mese di autunno, restituiscono un quadro negativo per il trasporto merci e persone (croceristica) dei porti regionali e in particolare per lo scalo di Palermo.
Il calo - registrato già nel primo trimestre del 2017 - riguarda sia il numero di passeggeri che il trasporto delle merci osservato anche nel medio periodo del primo semestre del 2017.
Sebbene in linea con la congiuntura negativa che interessa altri scali italiani come Ravenna o Taranto, i dati palermitani rilasciati dal bollettino "Porti e Ambiente" di Ispra si discostano dalle stime relative a porti come Trieste, Livorno o Venezia in cui il dato è stabile.
Ed infatti, nel porto di Palermo il traffico delle merci movimentato nel terzo trimestre del 2017 (luglio -settembre) è diminuito del 4,7%, fermandosi ad 1,6 milioni i tonnellate e non più a 1,7 milioni di tonnellate registrate nello stesso periodo del 2016. Le merci varie sono diminuite del 4,3 per cento, le merci rinfuse liquide (olio o petrolio) sono diminuite del 3,5 per cento, mentre le rinfuse secche o solide (minerali, graniglie etc) sono diminuite del 33,4 per cento.
Nel bollettino di agosto, in riferimento al primo semestre del 2017 (gennaio -giugno) Ispra ha riportato una diminuzione della movimentazione delle merci del 2,3 per cento per lo scalo di Palermo, che aveva registrato però un aumento delle merci varie movimentate (quasi 4 per cento) e una crescita delle movimentazioni dei prodotti in container di quasi il 54 per cento. Durante il primo trimestre del 2017 (gennaio -marzo) il porto di Palermo aveva avvertito un aumento del 5,9 per cento di movimentazione rispetto lo stesso periodo del 2016 ed un aumento del trasporto delle merci varie del 17,2 per cento. I segnali sono evidentemente discordanti, non c' è una crescita stabile, nè un una programmazione che blocchi le fasi di crisi.
Della debolezza dello scalo palermitano ha parlato anche il Ministro dei Trasporti Graziano Delrio durante la visita all' Autorità portuale fatta il 16 ottobre scorso. Delrio ha parlato chiaramente di "ritardo"

durante la conferenza stampa a cui hanno preso parte sia il presidente dell' Autorità Portuale della Sicilia Occidentale Pasqualino Monti sia il sindaco di Palermo Leoluca Orlando. "Veniamo da un ritardo di un ventennio nell' esecuzione: le condizioni in cui ha operato ad oggi il porto di Palermo - ha dichiarato il ministro Delrio - veramente non sono adeguate a un grande porto del Mediterraneo, dobbiamo correre sui pro getti, non c' è un problema di risorse, io ho più soldi che progetti". La Sicilia sembra realmente all' abc della programmazione.
Con oltre due anni di ritardo si è riusciti, ad esempio, a validare tutte le procedure necessarie ad avviare la costruzione del porto di Tremestieri, in modo da alleggerire il traffico di tir a Messina. Ad ottobre la Regione Sicilia ha firmato il decreto che rende disponibili 72 milioni di euro per l' ampliamento dell' infrastruttura e trovato l' accordo con l' impresa costruttrice che dovrà completare il lavoro in 18 mesi. Sempre nel messinese, ma a Milazzo, è stato avviato il progetto HUB tramite partnership stretta dal Comune di Milazzo, il Centro Mercantile Sicilia, l' Autorità Portuale Messina -Milazzo e la Caronte & Touristi. Il progetto è finalizzato alla realizzazione di un polo urbano integrato tramite centro servizi per le imprese ed ha per obiettivo lo sviluppo economico del territorio e degli aspetti socio-economici, insieme alla nascita di nuove infrastrutture che permetteranno il decongestionamento del tessuto urbano della città di Milazzo. Anche Ravenna si è attrezzata di un programma HUB, ma con finalità decisamente più specifiche ed utili a migliorare il contesto anche da un punto di vista ambientale.

Tre aziende in corsa a Vado per le aree ex Tirreno power

di Franco Canevesio

Mentre Genova ha il fiato sospeso per la sorte degli operai dell'Ilva di Cornigliano, pochi chilometri più in là, a Vado in provincia di Savona, un'altra vicenda sembra avere imboccato la strada giusta verso la soluzione. Si tratta delle aree della centrale termoelettrica Tirreno Power, 30 ettari nella zona dove l'azienda ha dismesso gli impianti a carbone, a un chilometro dal casello autostradale, vicino al porto di Vado. «Sono pervenute circa 50 manifestazioni d'interesse da pmi e grandi gruppi. Almeno 30 sono di aziende potenzialmente molto interessate a sviluppare progetti, tanto da aver già firmato l'accordo di riservatezza. Vengono da Sudamerica, Europa, soprattutto Germania, e dall'Italia», spiega Enrico Erulo, direttore relazioni esterne di Tirreno Power. Di queste, dieci hanno firmato una lettera d'intenti e declinato il progetto. Tre di esse hanno già presentato offerte economiche e relative offerte di lavoro ai 40 dipendenti oggi in mobilità. Una quarta potrebbe farsi avanti entro circa 15 giorni. «Una delle tre aziende è straniera, le altre due sono italiane, una del territorio e l'altra del Nord Italia», precisa Erulo. I settori? Logistica, manifatturiero ed economia circolare, ossia imprese dedite al recupero di materiali già impiegati, ma si sa che sono interessate anche aziende alimentari e della meccanica di precisione. Il quantum dell'offerta è segreto. «Il driver è l'occupazione dei 40 addetti. Anche se, alla fine, i posti di lavoro generati saranno di più, visto che le imprese interessate potrebbero aggiungere una decina di nuovi addetti, facciamo in modo che chi subentra privilegi i nostri dipendenti», sottolinea il manager. L'area suscita interesse anche per le infrastrutture: un binario dedicato che si raccorda alla rete ferroviaria e quella portuale, tre accessi principali, parte dell'area già fruibile perché libera da vincoli. Ma quello che fa più gola è la vicinanza al porto di Vado dove dovrebbe sorgere tra pochi mesi l'attesa piattaforma Maersk per navi supercontainer, con relativi traffici. «Quanto agli spazi, cerchiamo di accontentare il più possibile le società interessate», prosegue Erulo. «Se riusciamo a trovare l'accordo con una dozzina di esse l'operazione si può dire conclusa». A Vado i lotti sono cinque ma le trattative riguardano anche alcuni sottolotti. Alle tre aziende che finora hanno mostrato l'interesse maggiore potrebbero essere assegnati una parte del lotto 1, una del lotto 5 e parte del 3. La storia di queste aree si trascina da quando sono state messe a disposizione con il piano di riqualificazione dell'anno scorso, dopo la rinuncia di Tirreno Power a continuare a produrre energia elettrica a carbone. L'assegnazione avviene tramite call, pensata come procedura per invitare a investire nell'area, che interessa 21 Comuni, compresi Vado e Quiliano. I siti già individuati sono 32 per 1,3 milioni di mq messi a disposizione, con un progetto elaborato da Invitalia il cui scopo è rilanciare il territorio savonese. (riproduzione riservata)

Enrico Erulo

Il secolo XIX

Ilva, braccio di ferro Genova -Roma

Esposto dell' azienda contro i lavoratori che occupano la fabbrica. Oggi un nuovo corteo

GENOVA. Per l' Ilva di Genova sarà la giornata più lunga. Alla vigilia dell' avvio del tavolo di trattativa programmato per domani al Mise, quella di oggi sarà una giornata di appuntamenti cruciali. Dopo la seconda notte di occupazione della fabbrica costata un esposto ai carabinieri per presunti danni dovuti al fermo della produzione, gli operai dello stabilimento marceranno in corteo fino alla sede della Regione Liguria dove saranno accolti dal governatore Giovanni Toti.

Nel pomeriggio, alle 17, è fissato l' incontro delle istituzioni liguri con il ministro dell Sviluppo economico, Carlo Calenda: partecipano, oltre a Toti, l' assessore allo Sviluppo economico Edoardo Rixi, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell' Autorità portuale Paolo Signorini. La sensazione è che già domani Calenda possa offrire una qualche forma di apertura sulla possibilità di discutere la specificità del caso Genova e dell' Accordo di programma che il territorio rivendica.

L' Ilva in amministrazione straordinaria, intanto, ha presentato un esposto alla stazione dei carabinieri di Cornigliano - Sestri Ponente perché ritiene che l' occupazione dello stabilimento abbia causato danni all' azienda e ai lavoratori. Nell' esposto si fa riferimento al fatto che chi non aderiva alla protesta è stato allontanato dai reparti e ciò ha determinato lo stop di tutta la produzione. Secondo quanto ricostruito dal Secolo XIX, se lo stabilimento marciasse a pieno ritmo (cosa che al momento non accade) i danni del fermo produzione potrebbero essere quantificabili in circa un milione di euro al giorno.

Immediata la replica del segretario della Fiom di Genova: «Quando c' è uno sciopero, gli impianti si fermano. - spiega Bruno Manganaro-In uno stabilimento siderurgico, si fermano per ragioni di sicurezza perché quello che fanno 100 lavoratori non possono farlo in 10 e gli impianti vanno messi in sicurezza. Entrano comunque i lavoratori comandati».

Dopo lo strappo del sindacato che ha visto Fim e Uilm criticare l' occupazione della fabbrica da parte della Fiom e il responsabile della siderurgia nazionale, Rosario Rappa, raggiungere Cornigliano per dare sostegno alla lotta intrapresa, Manganaro spiega che domani si unirà ai colleghi al tavolo sul piano industriale convocato al Mise.

«Andrò da solo e per ascoltare - spiega - per conoscere il piano industriale di Mittal e per ricordare a tutti, proprietà e governo, che a Genova c' è un Accordo giuridicamente valido che va discusso su un tavolo ad hoc». Il segretario nazionale dell Fim, Marco Bentivogli, interviene per sottolineare l'

importante di «ritrovare l' unità» in questi giorni tesi.
«Relativamente all' occupazione, vanno rispettate tutte le mobilitazioni dei lavoratori, occorre rispettare tutte le posizioni e le sensibilità. - dice Bentivogli - In un momento così difficile facciamo tutti insieme uno sforzo aggiuntivo per trovare le cose che ci accomunano e, tutti insieme, sosteniamo quelle: Accordo di programma compreso».
A spiegare oggi a Calenda la storia, l' impostazione, la validità giuridica e la non derogabilità dell' Accordo che dal 2005 lega indissolubilmente spazi (un milioni di mq) e occupati (i 1.499 attuali dopo averne giù perso 700 rispetto ai 2.220 scritti sul documento) ci penseranno Toti e Rixi.
«Chiediamo di capire quale sia il piano industriale di Mittal, quali sono gli investimenti sullo stabilimento di Genova e chiediamo che ci sia un tavolo di Genova che parta dall' Accordo di programma e che il governo faccia fronte ai propri impegni. - spiega Rixi - L' asso nella manica è la buona volontà di tutti. Andremo a Roma con delle proposte di buon senso e chiederemo al governo di rispettare i patti». L' assessore si dice «ben contento» di incontrare i lavoratori oggi.
«Chiaramente - aggiunge bisogna guardare avanti perché la situazione non può rimanere questa in eterno. Bisogna dare garanzie occupazionali e prospettive alla città». Rispetto al milione di mq con banchine in concessione destinati a finire nelle mani di ArcelorMittal Rixi avverte: «Per noi quella non è un' area qualsiasi, non siamo in Lombardia né in Piemonte: è una delle poche aree pianeggianti infrastrutturali appetibili nel nostro arco regionale. Non è possibile avere lì un tasso di occupazione come quello del deserto del Sahara».
«A Genova problemi di ambiente non ce ne sono - aggiunge l' assessore - le attività che si svolgono a Comigliano sono pulite perché sono questioni che abbiamo già affrontato e, se tutti lo avessero fatto per tempo, forse non ci troveremmo oggi in questa situazione. Non può pagare un territorio che ha già subito allora dei forti ridimensionamenti dal punto di vista occupazionale. Mi auguro che ci sia un' intesa col ministro su questi punti e una discussione con la nuova proprietà».
Per essere ancora più chiaro Toti dice: «Ribadiremo che l' accordo di programma firmato nel 2005 per noi è almo mento la base sulla quale discutere tutto: diritti e obblighi reciproci che legano questo stabilimento a questa città».

Il Secolo XIX

UILM E FIM SI DISSOCIANO, MA CON I METALMECCANICI SFILERANNO BANCARI, PORTUALI E VIGILI DEL FUOCO

Ilva, la marcia della Fiom su Genova

Corteo dalle 8.30 verso il centro, nel pomeriggio le istituzioni si incontrano con il governo

«COME l' acciaio resiste la città». I grossi mezzi da lavoro in testa, dietro gli operai. Questa mattina l' Ilva marcerà verso piazza De Ferrari e il palazzo della Regione. «La lotta degli operai genovesi aiuta tutti i lavoratori Ilva a livello nazionale.

Dall' incontro di domani (oggi per chi legge, ndr) cercheremo di capire se ci sono le basi per trattare». La carica è stata lanciata dal responsabile nazionale per la siderurgia di Fiom Ci gil, Rosario Rappa, che ha incontrato gli operai in occupazione. E che ha elencato i tre punti cardinali per cominciare una trattativa: «Vogliamo un piano industriale, che ancora manca. Poi un piano ambientale per Taranto e, infine, che venga rispettato l' accordo per Genova». E sarà una lunga giornata per la città intera. Comincerà al mattino, intorno alle 6, quando gli operai che non hanno presidiato la fabbrica occupata durante la notte si riuniranno con i loro compagni e i sindacalisti Fiom davanti alla portineria di Cornigliano. I mezzi che l' azienda aveva chiuso all' interno di un recinto che tutti, all' Ilva, chiamano «area 51» sono stati rimessi in funzione e sono pronti a partire. «Non ci fermeranno i blocchi alle inferriate messe dalla sicurezza due notti fa - sottolineano gli operai - Usciremo tutti e con noi porteremo i montacarichi, l' hyster, le ruspe. I nostri attrezzi». Dalle 8.30 poi il corteo muoverà i suoi primi passi.

La marcia degli operai Ilva partirà dalla strada a Mare, ultimo avamposto prima dell' ingresso della fabbrica, intorno alle 8.30, 9.00. A sostegno sono attese delegazioni dei lavoratori portuali, dei vigili del fuoco, di Ansaldo Energia, Fincantieri, Leonardo e anche di Carige, che si uniranno al corteo.

«Siccome ci muoveremo con i mezzi di lavoro dovremmo cambiare il percorso rispetto alla manifestazione di un mese fa», sottolineano dalla Fiom.

Dalle nove del mattino in avanti, la giornata di passione coinvolgerà il traffico urbano dell' intera città. Salvo variazioni, il percorso che effettuerà in corteo sarà il seguente: dalla strada Guido Rossa, il corteo si dirigerà verso lungomare Canepa. Poi imboccherà via Milano, costeggiando la Culmv, via Buozzi, e via Gramsci. A questo punto la manifestazione salirà in piazza della Nunziata attraversando via delle Fontane e poi ancora da largo Zecca attraverserà le due gallerie per raggiungere piazza Corvetto. Da lì

il corteo attraverserà in discesa via Roma passando accanto al la Prefettura per poi arrivare in piazza De Ferrari. Alle 10. 30 una delegazione di sindacalisti e operai incontrerà il presidente della Regione, Giovanni Toti, che insieme al presidente del Porto, Paolo Signorini, al vicepresidente della Regione, Edoardo Rixi e al sindaco Marco Bucci, nel pomeriggio, incontreranno a Roma il ministro dello sviluppo Economico, Carlo Calenda. Quest' ultimo già l' altro ieri, all' annuncio dell' occupazione dello stabilimento genovese, aveva giudi cato «sconcertante» la mossa della Fiom e degli operai genovesi. «Al ministro ribadiremo che l' accordo di programma firmato nel 2005 è la base sulla quale discutere tutto: diritti e doveri reciproci che legano questo stabilimento a questa città», ha commentato Giovanni Toti. Sarà invece deciso durante il corteo se gli operai attenderanno in presidio l' esito dell' incontro al ministero, oppure se lo faranno una volta rientrati in fabbrica.
Fincantieri Ansaldo Leonardo Portuali j. Vigili del Fuoco " Sampierdarena Carige.

ALESSANDRO PONTE

Gazzetta del Sud

Il mistero del cargo Msc Giannina che era in navigazione tra Gioia Tauro e Genova

Comandante ucraino scomparso Arrestati due ufficiali della nave

Accusati di aver ucciso e gettato in mare il 54enne Yurii Kharytonov

GENOVA Potrebbe essere vicino alla soluzione il mistero della scomparsa di Yurii Kharytonov, 54 anni, il comandante ucraino del cargo Msc Giannina di cui non si hanno più notizie dalla notte del 19 ottobre quando è stato visto per l' ultima volta durante la navigazione della nave (partita da Gioia Tauro) in mare aperto di fronte alla coste di Salerno, in direzione di Genova. Alle 17 di ieri i poliziotti della squadra mobile e della Polmare sono saliti a bordo della nave e hanno arrestato, su richiesta del magistrato, i due ufficiali di macchina ucraini Dmytro Savinykh, 44 anni, e Oleksandr Maltsev di 43, indagati per omicidio e occultamento di cadavere.

Il pm Marcello Maresca ha richiesto il fermo per timore che gli indagati potessero fuggire. Si tratta di un fermo indiziario: gli inquirenti ritengono di possedere sufficienti indizi per provare che i due ufficiali hanno ucciso e gettato in mare il comandante. Le prove per chiudere il cerchio delle indagini sono attese nelle prossime ore con le perizie disposte per l' incidente probatorio richiesto dai legali dei due fermati, gli avvocati Fulvia Nari e Ruggero Navarra, che erano a bordo della nave a colloquio con gli assistiti per preparare la strategia difensiva. I responsi attesi sono quelli del luminol nelle cabine degli arrestati e su un pontile dove potrebbe essere avvenuto l' omicidio e dell' identificazione del dna delle macchie rilevate sulle tute dei due ufficiali. Oggi i fermati saranno interrogati in carcere dal pm e dagli investigatori della sezione omicidi della squadra mobile che conduce le indagini insieme ai colleghi della polizia di frontiera.

Dell' arresto dei due ufficiali la moglie del comandante scomparso in mare ha appreso con un messaggio inviato dagli inquirenti che hanno eseguito il fermo. Fin dalla scomparsa del comandante la donna ha escluso categoricamente che il marito potesse essersi suicidato.

I due fermati erano subito finiti sotto la lente degli agenti per le dichiarazioni fornite durante i primi interrogatori svolti appena la nave è attraccata a Genova. I due indagati, a differenza di un terzo ufficiale di macchina, in riferimento a quanto accaduto la sera di giovedì 19, hanno negato che ci fosse stata una lite, e anche di avere visto il comandante.

Gli agenti, invece, sapevano che il comandante li aveva visti per chiedere loro spiegazioni di due avarie dei motori avvenuti alcune ore prima durante la navigazione. Vi fu una discussione di cui ci sarebbe traccia nella scatola nera della portacontainer.

L'Informatore Navale

Regione Toscana,ADSP,Autorità Idrica Toscana,Comune e Asa uniscono le forze Obiettivo numero 1:dare alla città un impianto di depurazione efficiente

Un protocollo di intesa per arrivare a delocalizzare il depuratore del Rivellino

Livorno 7 novembre 2017 – Un accordo strategico per arrivare a delocalizzare il depuratore del Rivellino in un'area di proprietà della Port Authority, in fondo a via Enriques, e per definire un programma di interventi urgenti finalizzati a raggiungere gli obiettivi di qualità dello scarico delle acque trattate dall'impianto di depurazione.

Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale, Autorità Idrica Toscana, Comune di Livorno e Asa uniscono le forze per raggiungere un obiettivo comune, e lo fanno attraverso un protocollo di intesa che reca in calce le firme digitali del presidente Enrico Rossi, del primo cittadino, Filippo Nogarin, del numero uno della Port Authority dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, del Direttore Generale dell'Autorità Idrica Toscana, Alessandro Mazzei e del vertice dell'Azienda Servizi Ambientali, Marcello Trebino.

Il quadro di indirizzo progettuale prevede tre step:

- Nella prima fase, che ha già la copertura finanziaria, viene colmato il deficit depurativo dell'attuale impianto di depurazione attraverso l'attivazione di una nuova linea depurativa dalla potenzialità complessiva di almeno 30.000 abitanti equivalenti (15.000 a.e per il civile + 15.000 a.e per l'industriale). Il nuovo impianto, ubicato presso la piattaforma per acque industriali di Paduletta, sarà collegato alla piattaforma di trattamento fanghi esistente al Picchianti.

-Successivamente verrà completato il trasferimento della linea acque della città di Livorno mediante la realizzazione di nuove linee a Paduletta, per una complessiva capacità di circa 250.000 abitanti equivalenti;

- Nella terza fase si procederà al trasferimento anche di tutta la linea fanghi presso la nuova localizzazione di via Enriques in località Paduletta.

Gli enti firmatari si impegnano a recuperare le risorse necessarie per sviluppare la seconda e terza fase.

Per Corsini, quella formalizzata con l'accordo di programma è una collaborazione proficua, ed è la dimostrazione che, insieme, le istituzioni possono interpretare un ruolo di primo piano nella risoluzione dei problemi cittadini: "La delocalizzazione dell'impianto di depurazione delle acque reflue dalla zona del Rivellino garantirà al porto benefici importanti – ha detto – e contribuirà a migliorare la qualità delle acque portuali così come richiesto dalla Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Regolatore Portuale. Crediamo in questo progetto a tal punto da mettere a disposizione della cittadinanza aree di nostra proprietà ad est del terminal ferroviario del Calambrone per il trasferimento del depuratore".

Soddisfatto il primo cittadino: "A Livorno si parla di delocalizzare il Rivellino da oltre 20 anni – ha detto Nogarin – ma questo è il primo vero passo concreto mai fatto. È un'operazione che ha due obiettivi: dotare la città e l'area del porto di un impianto di depurazione efficiente, in grado di far risparmiare i cittadini. E liberare un'area storica di Livorno, restituendole la dignità urbanistica e la salubrità ambientale che merita. Questo intervento ci permetterà di aprire la Venezia a nuove opportunità di sviluppo turistico e di valorizzazione monumentale e architettonica".

L'Asa, in qualità di gestore unico del servizio idrico integrato (Fornitura acqua potabile, industriale e depurazione) si impegnerà a svolgere il ruolo del soggetto attuatore degli interventi del Servizio Idrico Integrato previsti nel presente protocollo d'intesa e a rivestire il ruolo di gestore di tutte le nuove infrastrutture pubbliche per tale servizio realizzate.

Accordo strategico per delocalizzare depuratore Rivellino

LIVORNO - Firmato il protocollo d'intesa per la delocalizzazione del depuratore del Rivellino in un'area di proprietà della Port Authority in fondo a via Enriques, e per definire un programma di interventi urgenti finalizzati a raggiungere gli obiettivi di qualità dello scarico delle

(continua a pagina 2)

Accordo strategico

acque reflue trattate dall'impianto di depurazione. Regione Toscana, Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Autorità Idrica Toscana, Comune di Livorno e Asa spa (Azienda servizi ambientali che gestisce il servizio idrico) uniscono le forze per raggiungere un obiettivo comune, e lo fanno attraverso un protocollo d'intesa che reca in calce le firme digitali del presidente Enrico Rossi, del primo cittadino, Filippo Nogarin, del numero uno della Port Authority dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, del direttore generale dell'Autorità Idrica Toscana, Alessandro Mazzei e del vertice dell'Azienda Servizi Ambientali, Marcello Trebino.

Il quadro di indirizzo progettuale prevede tre step:

- nella prima fase, che ha già la copertura finanziaria, viene colmato il deficit depurativo dell'attuale impianto di depurazione attraverso l'attivazione di una nuova linea depurativa dalla potenzialità complessiva di almeno 30.000 abitanti equivalenti (15.000 per il civile + 15.000 per l'industriale).

Il nuovo impianto, ubicato nella piattaforma per acque industriali di Paduletta, sarà collegato alla piattaforma di trattamento fanghi esistente al Picchianti.

- Successivamente verrà completato il trasferimento della linea acque della città di Livorno mediante la realizzazione di nuove linee a Paduletta, per una complessiva capacità di circa 250.000 abitanti equivalenti;

- nella terza fase si procederà al trasferimento anche di tutta la linea fanghi presso la nuova localizzazione di via Enriques in località Paduletta.

Gli enti firmatari si impegnano a recuperare le risorse necessarie per sviluppare la seconda e terza fase.

Per Corsini, quella formalizzata con l'accordo di programma è una collaborazione proficua, ed è la dimostrazione che, insieme, le istituzioni possono interpretare un ruolo di primo piano nella risoluzione dei problemi cittadini: «La delocalizzazione dell'impianto di depurazione delle acque reflue dalla zona del Rivellino garantirà al porto benefici importanti, ha detto - e contribuirà a migliorare la qualità delle acque portuali così come richiesto dalla Valutazione ambientale strategica sul Piano regolatore portuale. Crediamo in questo progetto a tal punto da mettere a disposizione della cittadinanza aree di nostra proprietà ad est del terminal ferroviario del Calambrone per il trasferimento del depuratore».

Soddisfatto anche il sindaco Nogarin: «A Livorno si parla di delocalizzare il Rivellino da oltre vent'anni - ha detto - ma questo è il primo vero passo concreto mai fatto. È un'operazione che ha due obiettivi: dotare la città e l'area del porto di un impianto di depurazione efficiente, in grado di far risparmiare i cittadini. E liberare un'area storica di Livorno, restituendole la dignità urbanistica e la salubrità ambientale che merita. Questo intervento ci permetterà di aprire la Venezia a nuove opportunità di sviluppo turistico e di valorizzazione monumentale e architettonica».

L'Asa, in qualità di gestore unico del servizio idrico integrato (fornitura acqua potabile, industriale e depurazione) si impegnerà a svolgere il ruolo del soggetto attuatore degli interventi del Servizio Idrico Integrato previsti nel presente protocollo d'intesa e a rivestire il ruolo di gestore di tutte le nuove infrastrutture pubbliche per tale servizio realizzate

AMBIENTE

QUATTRO I PUNTI CONTESTATI

IL FATTO
La Regione aveva chiesto di inserire la valutazione di danno sanitario ma l'Arpa non l'ha effettuata per gli anni 2016-2017

Centrale Enel di Brindisi la parola al Tar del Lazio

Wwf e ClientEarth impugnano la nuova Aia rilasciata a luglio

CENERI La Dda di Lecce ha chiesto l'incidente probatorio

MIMMO MAZZA

● Prima la Direzione Distrettuale Antimafia di Lecce e la Procura di Taranto per il caso delle ceneri utilizzate per la produzione di cemento nella Cementir di Taranto invece che essere avviate allo smaltimento in apposite discariche in quanto materiale assimilabile ai rifiuti speciali. Ora il Tar del Lazio. I riflettori della magistratura penale e amministrativa illuminano la centrale Enel di Brindisi, la più grande centrale a carbone d'Italia e quella che emette più anidride carbonica (13,11 milioni di tonnellate nel solo 2015).

In attesa che il gip Antonia Martalò decida se accettare o meno la richiesta di incidente probatorio firmata dal pm Alessio Coccioli e Lanfranco Marazzia per fare piena luce su come devono essere qualificate e classificate le emissioni gassose e i rifiuti solidi prodotti nella centrale Enel di Brindisi, le associazioni Wwf e ClientEarth chiedono al Tar del Lazio di annullare l'Autorizzazione Integrata Ambientale rilasciata alla centrale «Federico II» il 3 luglio scorso e valida sino al 2028.

Sono quattro i principali motivi del ricorso all'esame dei giudici amministrativi. Secondo i legali di Wwf e ClientEarth, l'Aia è stata rilasciata senza alcuna Valutazione di Impatto Ambientale (Via), dopo un primo dissenso del Ministro della salute e del Comune di Brindisi (dissenso motivato con la carenza di analisi relative agli impatti sulla salute, in particolare all'esterno dello stabilimento e con riferimento agli abitanti delle zone limitrofe), superato a seguito dell'intervento del Consiglio dei ministri con un decreto varato il 24 maggio. Le due associazioni poi puntano il dito sugli impatti sanitari derivanti dall'esercizio della centrale. Vengono citati nel ricorso i risultati di un recente studio sugli effetti delle «esposizioni ambientali sulla mortalità e morbosità della popolazione residente a Brindisi e nei comuni limitrofi coordinato dal prof. Francesco Forastiere e realizzato da Arpa Puglia, secondo il quale ad una maggiore esposizione alle polveri sottili e all'anidride solforosa di origine industriale, corrisponderebbe un aumento della mortalità per tumore, di patologie cardiovascolari e respiratorie. I principali risultati dello studio sono stati resi noti quasi un anno prima del rilascio della nuova Aia all'Enel, in una audizione al Senato specificatamente dedicata alla «Federico II» di Brindisi, risultati ignorati nella procedura di rinnovo dell'Aia conclusasi con il rilascio del relativo decreto lo scorso 3 luglio.

Il terzo punto di censura del ricorso riguarda i livelli eccessivi di emissioni, terzo punto di censura del ricorso secondo i ricorrenti, per molte delle sostanze inquinanti, non sarebbero stati rispettati i parametri di legge per abbattere in modo più efficace gli inquinanti emessi dall'impianto. Infine, il trattamento illegale dei rifiuti. La nuova Aia per Wwf e ClientEarth sarebbe gravemente carente per quanto riguarda le prescrizioni in materia di smaltimento dei rifiuti. Un fatto, questo, emerso proprio nell'indagine «Araba Fenice» della Dda di Lecce e della Procura di Taranto sullo smaltimento delle ceneri, indagine sfociata nel sequestro dell'indebito profitto, pari a circa mezzo miliardo di euro negli ultimi cinque anni.

La Regione Puglia, secondo gli atti consultati dalla *Gazzetta*, aveva chiesto, formalmente che nella nuova Aia contenesse l'esplicita previsione di un nuovo riesame dell'autorizzazione stessa, previa richiesta della Regione, qualora sulla base delle risultanze della valutazione di danno sanitario vengano evidenziate criticità tali da rendere necessaria la revisione dei vincoli emissivi prescritti. La valutazione di danno sanitario, di competenza Arpa, non è stata però resa negli anni 2016 e 2017 mentre quella del 2015 riguarda tutta l'area di Brindisi, con i dati resi in regime di autocontrollo da parte dei gestori degli impianti esistenti in quel territorio, e non specificatamente la «Federico II». Ciò premesso, il consigliere regionale Gianluca Bozzetti del Movimento 5 Stelle accusa il governatore Emiliano di ignorare le istanze del territorio di Brindisi e chiederà «una accelerazione dell'audizione della dirigenza Enel e degli assessori competenti»

CENTRALE ELETTRICA Per l'impianto «Federico II» è stata rilasciata una nuova Aia il 3 luglio scorso, superando con un decreto del Consiglio dei Ministri il «no» espresso dal Ministero della Salute e dal Comune di Brindisi

«CHIAMATA» SI POSSONO PRESENTARE IDEE FINO AL 17 NOVEMBRE

Energia rinnovabile Enel cerca innovazione nella Puglia dei primati

● BARI. C'è tempo fino al 17 novembre per rispondere a Open Innovation, la «chiamata» di Enel rivolta ad aziende innovative e start up. Il primo gruppo industriale italiano investe 100 milioni di euro e intende coinvolgere gli operatori del settore energetico in un programma di accelerazione, attivando un network di competenze, idee ed opportunità di business.

Il modello di innovazione è stato presentato alla Camera di Commercio di Bari, nel corso di un incontro organizzato da Unioncamere Puglia, nell'ambito delle attività di Ema, Arti e Consorzio Arca, da Fabio Tenteri e Fabrizio Bizzarri di Enel Spa.

La Puglia, con 340 start up e imprese innovative (fonte Registro Imprese) e 300 imprese che operano in ambito energetico (dato Istat), è pronta a rispondere alla chiamata di Enel.

«La Regione conosce da tempo percorsi innovativi di contesto. La Camera di commercio di Bari è stata fra le prime in Italia a introdurre la firma digitale e con un progetto come ValoreAssoluto ha consentito a molte start up di realizzare la propria idea», ha detto Luigi Triggiani, dirigente Unioncamere Puglia. «C'è un humus fertile anche per Open Innovation di Enel. Produciamo energia elettrica pari a 37mila e 611 gigawatt/ora, realizziamo più di un terzo del Sud Italia e isole, quattro volte la Campania e il doppio del Lazio. In termini di consumi un dato interessante è il fatto che il 50% sono coperti dalle rinnovabili. Il dato nazionale è del 41%: facciamo meglio del resto d'Italia». «Siamo il secondo produttore nazionale per energie rinnovabili. In Puglia la capacità installata da fotovoltaico ha raggiunto i 2.450 Megawatt, 16 volte in più l'obiettivo del Pear del 2007 (150 megawatt per il 2016)» ha dichiarato Carlo Gadaleta Caldarola, project manager di Arti Puglia.

Attraverso Open Innovation Enel intende intercettare «nuovi prodotti, applicazioni, e tecnologie in ambito energetico da mettere al servizio dell'industria, della casa e delle città, di cui Enel può diventare il primo, ma non unico, cliente» ha detto Bizzarri. «Open Innovation - ha aggiunto Tenteri - serve a creare interrelazione fra sistemi energetici - eolico, idrico, fotovoltaico etc - e a fare rete fra operatori, italiani ed esteri»

L'Enel Innovation Lab di Passo Martino, a Catania sarà sede in Italia dell'acceleratore di imprenditorialità per la ricerca e l'innovazione nel settore energetico.

Possono partecipare alla «chiamata» di Enel persone, gruppi e società che hanno sviluppato un nuovo prodotto/servizio che potrebbe essere di interesse per il Gruppo Enel, nell'ambito delle seguenti priorità strategiche: nuove tecnologie per generazione solare; Componenti e apparecchiature per ottimizzare la performance di impianti rinnovabili; sistemi di automazione e di intelligenza artificiale finalizzati alla costruzione e manutenzione di impianti; sistemi di generazione ibridi da fonti rinnovabili; produzione fotovoltaica da soluzioni galleggianti; nuove tecnologie per realtà aumentata e miglioramento della sicurezza; servizi digitali e innovativi per energia (IoT, Big Data Analytics, Predictive and automatic O&M). Info e adesioni sul sito https://openinnovabilitycommunity.force.com/enelcommunity/.