



INDICE



Primo piano:

"...Chiediamo più sicurezza in tutti i porti..." (Porti e Servizi Tecnico Nautici)

"...Svolta green nei porti. Dobbiamo esserci..." (Porti e Servizi Tecnico Nautici)

Notizie dai porti:

Trieste:

"...Via della Seta? Il vuoto oltre le parole..." (Port News)

Genova:

"...Nuove opere per 337 mln a Genova e Savona..." (Informare, Messaggero Marittimo)

"...Aumento del traffico merci nel porto di Savona..." (Informare)

"...Armatori e camalli insieme per dare l'addio ad Aldo Grimaldi..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Ravenna:

"...Gnl, al via la rete di impianti Edison..." (Affari e Finanza)

Civitavecchia:

"...Trasporto nautico, dalla BEI all'avvio del Siste..." (Ansa)

"...Intesa per promozione crociere a Gaeta..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...Convegno su concessioni demaniali marittime..." (Seareporter)

Brindisi:

"...Il futuro del porto dopo la chiusura di Cerano..." (Brindisi Oggi)

"...Clan Capriati controllava il porto..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

I porti siciliani:

"...Authority e porto a sud tutto torna in bilico..." (Gazzetta del Sud)

"...Simulato un attacco da un gruppo terroristico..." (Giornale di Sicilia)

"...Le navi da crociera inquinano troppo..." (Giornale di Sicilia)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
11 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

MARCO MANDIROLA – PRESIDENTE IBLA

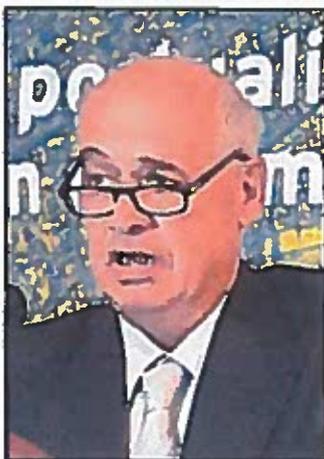
Chiediamo più sicurezza in tutti i porti

Come ho già avuto modo di dirvi in precedenti occasioni, ma voglio ripetermi a beneficio di coloro che non hanno avuto modo di ascoltarmi, all'International Maritime Organization (IMO) è in corso una revisione del Regolamento SOLAS. Tra i temi trattati, uno ci riguarda poiché tratta lo stato di usura dei cavi di manovra impiegati nelle operazioni d'ormeggio delle navi, in un contesto generale di sicurezza, sia a bordo delle navi che in terra.

La prima stesura del documento ignorava completamente la figura dell'ormeggiatore citando, per le operazioni in banchina, un generico "shore based personnel" che poteva essere chiunque. Capirete che noi non potevamo accettare questa superficialità e abbiamo iniziato un paziente lavoro, coinvolgendo il ministero dei Trasporti italiano e il Comando generale delle Capitanerie, presentando emendamenti al testo originario. Analoghe iniziative sono state prese dai colleghi olandesi di Rotterdam che hanno inviato un loro rappresentante a partecipare ai lavori del costituito Correspondance Group. Questo sotto-comitato, formato da rappresentanti di Paesi, ha un numero ridotto di partecipanti che si scambiano, appunto, corrispondenza elettronica con il coordinatore del Gruppo arrivando, dopo una serie di riunioni a Londra, a presentare un testo, condiviso, all'Assemblea plenaria. Quella che tratterà la revisione del documento SOLAS si terrà alla fine di quest'anno o, al massimo, nei primi mesi del prossimo.

Il lavoro da noi svolto ha prodotto dei risultati. E' stata accolta la richiesta di modifica della dicitura "shore based personnel" con "shore based mooring personnel" che deve, o dovrebbe, avere i requisiti professionali citati nelle Linee Guida del 2015, scrive il relatore nella bozza di documento, precisando che il servizio può essere svolto sia in banchina che a bordo di imbarcazioni dedite all'ormeggio. Inoltre cita, tra coloro che sono preposti a segna-

lare eventuali anomalie ai cavi riscontrate durante le operazioni d'ormeggio, anche gli ormeggiatori che dovranno segnalare il problema riscontrato al



Marco Mandirola

In corso
la revisione
del Regolamento
SOLAS
sullo stato
di usura
dei cavi
di ormeggio

Comando della nave e alla Autorità, in loco, competente. Menziona, così come previsto per la nave, che anche a terra vi sia uno spazio di esecuzione libero, anche se non in maniera ben definita. Stiamo lavorando, con la preziosa collaborazione del Ministero italiano, nella persona del tenente di vascello Antonino Scarfato che ringrazio, alla stesura di un emendamento che chiarisca meglio il concetto, in un quadro della sicurezza delle persone che svolgono il servizio. E' chiaro a noi tutti quanto sia importante poter operare senza avere alle spalle, a pochi centimetri, una gru o il rimorchio di un camion che po-

trebbero impedire, e non solo intralciarci nei movimenti, una via rapida di fuga in caso di pericolo. Oggi, in Italia, ascoltiamo e viviamo un quotidiano bollettino di guerra di vittime sui luoghi di lavoro e tra i primi posti ci sono i porti, Genova e La Spezia gli ultimi casi. Le statistiche ci dicono che due persone ogni giorno perdono la vita sui posti di lavoro, neanche fossimo sul Carso durante la Prima Guerra Mondiale. Ebbene, gli ormeggiatori dell'IBLA chiedono una maggiore garanzia di sicurezza per la loro incolumità in tutti i porti del mondo.

Se il documento di revisione del Regolamento SOLAS verrà approvato con queste modifiche, eleverà la figura professionale dell'ormeggiatore in quanto verrà riconosciuto il suo contributo alla sicurezza delle navi nei porti. Voglio ricordarvi che il Regolamento ha un peso ben diverso dalle Linee Guida in quanto obbliga gli Stati ad adottarlo, mentre le Linee Guida suggeriscono di farlo.

Cammino ne abbiamo fatto dagli inizi dell'IBLA. Pensate che fino a pochi anni orsono all'IMO, massimo esponente mondiale per la marineria, nessuno aveva mai pensato a noi come forza lavorativa, ignorando standard professionali e i servizi da noi

- segue

quotidianamente svolti. Di questo mutamento di rotta gran parte del merito va all'Angopi che, con il costante appoggio della presidenza, ha monitorato ogni passo da me svolto, al professor Carbone, sempre prodigo di consigli e suggerimenti che hanno permesso la stesura di emendamenti appropriati, e all'ammiraglio Aliperta, oggi qui tra noi, che sempre mi è stato al fianco, esponendosi anche in prima persona presso le autorità dell'IMO.

Sempre in ambito IMO vi segnalo un'iniziativa intrapresa dalla International Chamber of Shipping, ossia l'organizzazione mondiale degli armatori, che ha redatto un questionario a livello mondiale, su 903 porti di Paesi diversi, sui Servizi tecnico-nautici invitando i comandanti delle navi e le Autorità competenti ad esprimere un parere sul servizio. I risultati sono stati lusinghieri poiché le poche carenze riscontrate si sono limitate, in alcuni porti, a problemi di comunicazione con il bordo in lingua inglese e alla scarsa visibilità del vestiario del personale dedito all'ormeggio. Problemi che noi, in Italia, da tempo abbiamo superato con i corsi professionali varati dall'Angopi e con l'adozione, in tutti gli scali, di divise idonee e ad alta visibilità.

Cerchiamo sempre nuovi associati che potrebbero permetterci di presentare, con fondate speranze di accoglimento, domanda di adesione all'IMO stessa come auditori. In questo contesto vi segnalo che sono in corso contatti sia con il Canada grazie all'interessamento del Capogruppo di Napoli, Mario Esposito, che mi ha fornito i contatti giusti, che con il Vietnam, cosa che ci permetterebbe di aprire una porta in quell'area asiatica ancora da noi inesplorata. Nel corso della prossima Assemblea congiunta EBA - IBLA, che si terrà in Svezia, a Gotheborg, il prossimo 20 settembre, verrà votata la domanda di adesione degli ormeggiatori operanti nel porto di Colon, a Panama. Con Panama City è il porto principale del Paese, posto all'ingresso caraibico del Canale. Se la domanda verrà accolta, ma non vedo problemi in merito, un altro tassello andrà ad aggiungersi all'IBLA.

Chiudo rivolgendo un sentito ringraziamento all'Angopi a nome di tutti gli associati IBLA. Senza quest'Associazione forse l'IBLA non esisterebbe e senza il suo supporto, morale ed economico, certamente i risultati fin qui conseguiti non sarebbero stati raggiunti. ●

LE CONCLUSIONI DI CESARE GUIDI ALL'ASSEMBLEA DI NAPOLI

Svolta green nei porti. Dobbiamo esserci

Molteplici e stimolanti sono gli spunti di riflessione forniti dagli interventi di questi nostri lavori. Cercherò nelle mie conclusioni di metterli in fila, chiedendo in premessa scusa per la schematicità del ragionamento, ben sapendo che le conclusioni non permettono un congruo tempo di valutazione e profondità di analisi. Iniziamo dalla relazione EBA e dal Regolamento europeo 352 del marzo 2017 che istituisce il quadro normativo con cui si individuano e si definiscono i Servizi tecnico-nautici, prevedendone l'applicazione ai porti della rete trans-europea.

Ricordo a tutti, soprattutto a chi partecipa ai nostri lavori da poco tempo, che i piloti hanno magnificato con forza il loro essere esclusi da questo Regolamento. Rammento anche che l'esclusione o meno da quell'impianto normativo era una riflessione nata anche al nostro interno nel contesto europeo, una riflessione soprattutto caldeggiata dagli ormeggiatori francesi, secondo i quali la nostra categoria avrebbe dovuto chiamarsi fuori da quell'ipotesi di regolamento e dalla prevista nuova modalità di accesso al mercato, essendo il nostro "un servizio finalizzato a...".

Noi abbiamo fatto da subito una considerazione diversa e abbiamo pensato che fosse giusto all'interno del Regolamento poterci essere, comunque inseriti dentro una cornice che potesse recepire quello che è il nostro intimo rapporto con la sicurezza, i livelli di qualificazione professionale, i modelli organizzativi compreso quello che caratterizza il servizio di ormeggio nel nostro Paese. Ebbene, partendo dalle prime, inaccettabili, proposte, dove si caldeggiava il valore miracoloso del mercato, siamo approdati a un Regolamento che di fatto legittima anche sul piano del respiro comunitario un modello come il nostro, invisibile profondamente a certi ambienti politici ed economici neoliberalisti.

Insomma, siamo di fronte a una conquista innegabile per gli ormeggiatori e non solo. Questo è il dato che dobbiamo avere presente. Quindi, un Regolamento europeo che risponde alle nostre esigenze. Non si poteva pretendere che l'Europa tagliasse il vestito su misura per noi, però in un certo qual modo abbiamo recuperato tutti quei profili e quelle esigenze che caratterizzano l'esperienza italiana. In altri termini è acquisito il fatto che il modello organizzativo e di

funzionamento del nostro servizio di ormeggio soddisfa pienamente i requisiti di efficienza ed economicità rispetto all'accesso al mercato e ci colloca, con i necessari "aggiustamenti" nei confronti della Pubblica amministrazione, come veri e propri operatori interni. Certo, lo sottolineava Alessandro Serra e l'ho ripreso anch'io nella relazione, ci sono dei passaggi successivi da compiere per stare pienamente dentro la cornice ora tratteggiata: il primo è l'esigenza della qualificazione professionale con l'obbligo dell'aggiornamento che ci dovrà accompagnare per tutta la vita lavorativa. Di conseguenza ci stiamo adoperando in questa direzione. E questo va detto non solo perché ce lo chiedono l'Europa e la stessa IMO, ce lo impone la nostra funzione. Ce lo impone, ancora, il lavoro, che non è - badate - solo produttore di reddito ma anche

di emancipazione.

Mi ha stupito non poco che alla recente assemblea dei piloti si sia sottolineato che finalmente è stata riconosciuta la loro attività a favore della sicurezza della navigazione. Mi ha stupito perché credevo che questo convincimento fosse, almeno per loro, scontato e da tempo. Di fatto però come non apprezzare quello straordinario traguardo posto nel Regolamento che autorevolmente afferma che la categoria degli ormeggiatori, insieme a quella dei rimorchiatori e dei piloti svolge,

Essere
proattivi
rispetto
all'esigenza
di introdurre
tecnologie
nel nostro
lavoro

dico io, un insostituibile ruolo per quella necessaria e ineludibile precondizione di sicurezza che deve offrire il porto alla generale transitabilità nautica. Lo si era anticipato a livello di Linee guida IMO, che inseguivamo da oltre 20 anni, lo si è confermato ora a livello europeo.

Altro aspetto che emerge dal dibattito è la questione dell'aumento delle emissioni di CO2 nei porti e la necessità di una loro riduzione, così come sollecitato dal Parlamento europeo, che nel febbraio 2017 ha approvato una proposta di legge per la riduzione delle quote di emissione di gas serra disponibili: i deputati europei hanno proposto la creazione di un "fondo per il clima del settore marittimo" per compensare le emissioni del trasporto marittimo, migliorare l'efficienza energetica e agevolare gli investimenti in tecnologie innovative. È in sostanza in atto una svolta green nei porti. E anche noi dobbiamo esserci. Come? Cominciando a ragionare su come essere proattivi rispetto all'esigenza di introdurre nuove tecnologie

nel nostro lavoro. Io sono un vecchio macchinista che dava ancora l'olio manualmente ai bilancieri con l'ampollina, però so che una certa tecnologia si è sviluppata anche nel nostro settore e pure noi dovremmo essere antesignani di mezzi e di strumenti che rispondano a questa esigenza, ivi compreso immaginare una attività di ormeggio 4.0 che potrebbe riguardare, ad esempio, l'impiego dei droni. Compito nostro è farci interpreti delle sfide del futuro e per quanto possibile anticiparle non solo sul piano legislativo, amministrativo o organizzativo, ma essere anticipatori di tempi anche sul piano tecnologico per quanto è possibile.

Marco Mandirola ci diceva delle novità in ambito IMO, ovvero che rispetto a una posizione che è fondamentale legata alla struttura della nave, all'equipaggio a bordo, l'organizzazione internazionale abbia esteso la sua competenza anche al fronte banchina. Si tratta di un fatto di un'importanza assoluta (come è da sottolineare, per inciso, la gradita presenza ai nostri lavori dell'ammiraglio Cristiano Aliperta: una presenza, la sua, che è il segno dei tempi, il riconoscimento dell'autorevolezza e della visibilità che abbiamo conquistato). Si è discusso, in Consiglio di presidenza, della questione delle bitte a terra, come devono essere costruite, degli spazi che devono avere attorno. Meglio di noi, che in questo ambiente ci lavoriamo, non lo sa nessuno se una bitta è costruita in modo funzionale o meno o qual è la distanza consona tra una e l'altra. Così pure è emerso che a fronte del gigantismo navale si pone il tema della tenuta delle bitte e delle banchine. Questo è un altro fenomeno

su cui, come categoria, dovremmo intervenire. In quale contesto? Se esiste un tavolo di coordinamento delle Autorità di sistema a livello nazionale credo che quella sia la sede idonea dove proporre un ordine del giorno per parlare di tenuta delle bitte, della capacità ricettiva delle banchine, soprattutto lì dove un certo naviglio approda.

E vengo a Maurizio Bevere e alle risultanze del Consiglio dei sindaci. Maurizio ha fatto un'analisi attenta e particolareggiata delle entrate e delle uscite. Rispetto all'anno prima si registra un aumento delle spese del 2,13 per cento. Questo aumento è dovuto allo sforzo titanico che come associazione abbiamo dovuto sostenere per organizzare il 2° Forum sulla sicurezza di Ravenna. Mi pare, insomma, che la gestione sia stata oculata. C'è poi un avanzo di gestione che ci permette di affrontare con spirito più sereno quelli che possono essere i futuri impegni. Impegni che, lo ricordo, costano. Come avrà, ovviamente, un suo costo la figura del primo vicepresidente. Si pone, inoltre, il problema

di dare una struttura diversa e più completa allo staff Angopi. Al riguardo occorre ricordare che c'è anche il Fondo bilaterale per l'accompagnamento all'esodo che sta cominciando a impegnarci significativamente e quindi occorre, anche in questo caso, avere qualcuno che si occupi di questo delicato compito. Permettetemi di ricordare brevemente a tutti noi l'importanza del Fondo. Ho incontrato, nelle assemblee tenute in giro per l'Italia, diversi ormeggiatori che il giorno dopo aderivano al Fondo; ci ringraziavano in lacrime per le scelte solidaristiche che Angopi ha messo in piedi in questi anni e che consentiranno a molti ormeggiatori avanti con gli anni, e in condizioni di salute non compatibili con il proseguimento di un'attività professionale come la nostra - che oltre alle competenze tecniche richiede l'impiego di una notevole forza fisica - di accedere, al raggiungimento del 62° anno di età, a questo strumento.

Aliperta ci ha parlato dell'insostituibilità degli ormeggiatori. E già, perché una nave, oggi, domani e pure dopodomani, non si ormeggia da sola. C'è un gran dibattito sulle navi "unmanned", cioè senza equipaggio, ma francamente credo che per le Tesla del mare, come le hanno chiamate, la strada sia ancora lunga. La nave è soggetta a mille problemi, dal tubo che si rompe alla valvola che si surriscalda: se c'è un uomo che interviene in modo pratico e tempestivo si può mitigare in tempo utile l'anomalia, diversamente, se manca il personale che opera a bordo, si rischia di intervenire troppo tardi, o niente affatto, per risolvere le problematiche che si

dovessero presentare, con grave nocimento che può anche trasformarsi in naufragio. Per non parlare degli enormi problemi di sicurezza informatica che si porranno per questi navigli.

E arriviamo a Giorgio Pilara e ai problemi della formazione. Il regolamento al Codice risale al 1952, 66 anni fa. In questo lasso di tempo il mondo e anche la nostra professione sono cambiati profondamente. Basti pensare che a quel tempo la nostra attività era svolta con unità movimentate a remi. L'azione dell'Angopi rispetto a un quadro che evolve giorno per giorno ha però una sua costante: quella di ricercare un ruolo che ci permetta di avere una migliore e più efficiente funzione all'interno dei porti. Ecco perché insisto sui mutamenti tecnologici che ci danno modo di modificare la nostra attività. Ecco perché dobbiamo andare oltre le nostre piccole e spesso dannose beghe interne e alzare, come ci suggeriva Marco Bertorello nel suo intervento, lo sguardo all'orizzonte. Marco suggeriva a tutti uno spunto di riflessione su come patrimonial-

Nostro
compito
è farci
interpreti
delle sfide
del futuro,
e se possibile
anticiparle

lizzare e consolidare gli importanti risultati ottenuti sul piano legislativo perché non restino scritti solo sulla carta. E Giorgio, dal canto suo, si è chiesto e ci ha chiesto se il successo di questi ultimi anni non rischi di darci alla testa. E allora la domanda che mi sorge è come difenderci da noi stessi. E ritorno alla formazione, che può essere defatigante, impegnativa, debordante, ma ci difendiamo anche così e ci difendiamo guardando la foresta, non il singolo albero. La nostra forza passa attraverso l'unità d'intenti richiamata sia da Marco sia da Giorgio. Una categoria come la nostra se si divide non ha futuro. Deve essere chiaro a tutti. E apprezzo chi si è appena insediato in un porto importante e significativo come quello di Genova e ci dice da questo palco che l'unità è importante, dai grandi ai piccoli Gruppi.

Vedete, noi abbiamo la fortuna di avere un lavoro che ci dà crescita, sviluppo, ricchezza ma soprattutto ci permette di svolgere un ruolo nella società. Questo è il lavoro: è emancipazione, è dignità della persona umana. Ecco perché va difeso. E credo che noi siamo una realtà che può menar vanto delle condizioni di lavoro e di vita economica e sociale che possiamo instaurare. Non perdiamolo di vista guardando il nostro ombelico. E allora, collegandomi al ragionamento che faceva Bertorello sui piccoli e grandi porti, mi viene in mente un paragone e, se vogliamo, una suggestione: penso all'Eufrate e al Nilo, fiumi lungo il cui corso sono nate grandi civiltà. L'uomo, in tempi lontani, ha realizzato un sistema di canalizzazione delle acque di quei fiumi per portare una possibilità di vita anche in zone desertiche e ostili. Ecco, tornando a noi, io credo che i Gruppi, piccoli o grandi che siano, debbano attivarsi tra di loro creando i canali all'interno dei quali inserire le realtà più in difficoltà. Un esempio concreto dell'importanza di questi "canali"? In quei Gruppi disagiati, dove perfino portare il minimo contrattuale è un'impresa ardua, abbiamo deciso che anche lì, soprattutto lì, la formazione era un'esigenza imprescindibile e l'abbiamo socializzata con una ripartizione dei costi che, estesi all'Angopi e su tutte le altre realtà, per i più diventano quasi irrilevanti.

Un breve passaggio lo voglio dedicare al tema delle candidature. Emergono da questi nostri lavori due nuovi ruoli e figure. Uno è Marco Bertorello, un novizio, l'altro è Giorgio Pilara che assurge al ruolo di primo vicepresidente per creare le condizioni per un passaggio di testimone con una rete di protezione. Sarete chiamati a votare per il rinnovo delle cariche: per quel che mi riguarda fate quel che volete, io dirò

solo grazie. Benché la rottamazione costi me ne tornerai a casa molto volentieri. Ciò premesso dico solo questo: anche la più grande delle querce nasce da una piccola ghianda. È vero che non tutte le ghiande diventano querce ma noi investiamo e dovremmo investire in modo tale che da una piccola ghianda venga su un albero solido e forte e che sappia affrontare il futuro.

Ed è un futuro pieno di incognite quello che ci aspetta. Pensiamo alla Via della Seta, una grande opportunità indubbiamente ma anche elemento di destabilizzazione: il paese del Dragone sta imponendo la sua influenza su diversi Stati, dal Pireo a Gibuti, in quella che si profila come una competizione a tutto campo con gli Stati Uniti ma anche, inevitabilmente, una sfida al modello sociale dell'Europa. Per non parlare degli accorpamenti societari in atto nel mondo dello shipping e della logistica. Di fronte a queste potenze economiche e finanziarie che assoggettano gli Stati al loro potere, chi siamo noi? Sicuramente poca cosa ma anche

Davide era poca cosa di fronte a Golia. Il punto è che dobbiamo essere all'altezza delle sfide, leggendo il presente e anticipando i tempi. Essere, insomma, professionali, economici, aggiornati. Eppure c'è tra noi qualcuno che ancora si trastulla con la domanda se è giusto o non è giusto qualificarci! L'attività formativa che abbiamo in piedi e che diventerà cogente (e per chi non la supererà diventerà un problema) è una formazione fatta da noi per noi,

Una
categoria
come
la nostra
se si
divide
non ha
futuro

non è una cosa che ci è calata dall'alto. Tutto è perfezionabile, ci mancherebbe, e chi ha suggerimenti da dare sappia che siamo aperti, sia come associazione che come gruppo di lavoro specifico.

Mi avvio alle ultime battute. Siamo chiamati a creare le basi, le fondamenta, per la prossima struttura associativa, per gli organi che dovranno in un certo qual modo rappresentare e gestire gli interessi di questa categoria. In questi anni abbiamo scritto insieme delle meravigliose pagine, una bella storia che è una storia fatta di uomini; una storia fatta da una categoria che ha messo sempre al centro il rispetto della dignità umana. Mai abbiamo trascurato questo principio. E insieme a questo, ovviamente, abbiamo portato avanti progetti e realizzato obiettivi per rendere sempre più funzionale il nostro servizio. Mi auguro che il libro che andremo assieme a costruire e a scrivere sia fatto ancora di tante belle pagine come quelle che abbiamo vergato fino a oggi. ●

La Via della Seta? Il vuoto oltre le parole

di Maurizio Maresca - Avvocato marittimista

Le numerose voci che si susseguono sulla Belt and Road dimostrano certamente l'anelito a un cambiamento della politica dei trasporti nazionali ma temo nascondano un assoluto immobilismo.

Occorre forse distinguere tra diverse tipologie di interventi cinesi in Italia. Sono certamente possibili (e benvenute) operazioni finanziarie o immobiliari di lungo periodo. Se un'impresa cinese intende entrare nel mercato italiano delle costruzioni lo fa con l'obiettivo di percepire un utile come semplice appaltatore e non perché abbia un particolare disegno strategico. E ovviamente, per vincere l'appalto, deve partecipare a una procedura totalmente regolata dal diritto europeo.

Lo stesso ragionamento vale quando un operatore cinese acquista un'area retroportuale di per sé non significativa nello scenario dei traffici o quando acquisisce il controllo di un terminal contenitori con una capacità lontanissima dai minimi standard europei. Operazioni di questo genere, consuete, si pongono fuori dalla logica della BRI, che è un progetto governato dal Governo centrale cinese e da questo amministrato su base bilaterale con i singoli Paesi.

Possono invece essere qualificate come strategiche quelle operazioni davvero soggette al decreto legge n. 21 del 2012 e al quadro normativo che proprio di questi giorni si va delineando in ambito europeo (che prevede la competenza comunitaria nel caso di operazioni che come nel caso delle reti di cui all'art. 170 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea). Un'operazione di infrastrutturazione e gestione congiunta di un corridoio europeo o di un pezzo dello stesso presenterebbe ad esempio importanti prospettive di crescita ma altrettanti rischi.

Avrebbe una chiara valenza strategica anche l'acquisizione da parte della Cina del controllo del Molo VII a Trieste se allo stesso venisse associata la concessione per la realizzazione del Molo VIII (operazione peraltro improbabile posto che oggi il controllo del molo VII è ritenuto fondamentale da MSC, il principale concorrente di Cosco e China).

Nondimeno strategica sarebbe l'intesa fra Cina e Slovenia sul controllo congiunto di Luka Koper. Lo stesso potrebbe sostenersi, oltre che per l'avvenuto ingresso nel terminal di Vado Ligure, per un'operazione di razionalizzazione di Sampierdarena condivisa fra operatori locali e cinesi, con un ruolo forte dell'alleanza Mercitalia/SBB (magari corredata di un impegno a completare la diga di Genova e il retroporto).

Parliamoci però chiaro: nessuna di queste operazioni appare davvero alle porte. Anzi, con l'esclusione di quella di Koper, non si ha la sensazione che esista davvero un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti Nord-Sud nella nostra penisola...

The Medi Telegraph

Sportello unico marittimo, Circle al fianco della Commissione Ue

Genova - Circle Spa lavorerà al fianco della Commissione europea (DG MOVE) e dell' Agenzia europea per la sicurezza marittima (Emsa).

Genova - Circle Spa lavorerà al fianco della Commissione europea (DG MOVE) e dell' Agenzia europea per la sicurezza marittima (Emsa) per lo **Sportello unico marittimo**, che ha l'obiettivo di semplificare le procedure amministrative nel trasporto marittimo in Europa. Nello specifico - si legge in una nota - Circle si è aggiudicata, insieme al partner belga **Portexpertise**, un tender del valore complessivo di 55.000 euro per attività di consulenza finalizzate a contribuire alla definizione dei requisiti propedeutici allo sviluppo dello Sportello unico marittimo, integrando il lavoro degli esperti della Commissione e degli Stati Membri.

Messaggero Marittimo

Nuove opere per 337 mln a Genova e Savona

GENOVA Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha approvato il bilancio previsionale 2019 e il programma delle opere dei prossimi tre anni che prevedono rispettivamente investimenti in opere, lavori e progettazioni per 337,897 milioni di euro (2019) e 922 milioni nel triennio 2019-2021 grazie al combinato disposto del cosiddetto Decreto Genova, del Decreto di Bilancio (in fase di approvazione), che stanziavano risorse straordinarie pari a 264 milioni di euro a favore dell'Autorità per il superamento dell'emergenza del "crollo" del viadotto Morandi.

Di questi, 6 milioni saranno utilizzati per la riduzione delle tasse portuali e per iniziative a sostegno di attività portuali; 4 milioni sono destinati a misure di sostegno all'intermodalità ferroviaria e 6 milioni (2 milioni all'anno per 3 anni, a partire già dal 2018) andranno alla Compagnia Unica quale impresa di lavoro portuale penalizzata nell'emergenza. Il restante sarà impiegato per finanziare l'imponente programma di investimenti infrastrutturali urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle infrastrutture relative all'accessibilità e per il collegamento intermodale anche aeroportuale.

Le risorse saranno investite nell'arco dei tre anni con la seguente suddivisione: circa 337,897 milioni nel 2019; 223,818 milioni nel 2020 e 360,296 milioni nel 2021.

Il presidente Paolo Emilio Signorini ha spiegato che "sul totale di 922 milioni, oltre 500 milioni saranno garantiti dall'Ente, mentre la parte restante sarà coperta da investimenti dei soggetti privati a vario titolo coinvolti nei progetti di sviluppo del porto".

A fronte di un impegnativo lavoro istruttorio è stato predisposto un primo elenco di interventi da attuarsi con le procedure "semplificate" (ex art. 9 bis della L. 130/2018) che sarà sottoposto all'approvazione della struttura commissariale che fa capo al sindaco Bucci.

Per il 2019 quindi sono previsti 205 milioni di euro di investimenti per lo scalo di Genova, e più precisamente per opere quali il prolungamento della sopraelevata portuale, il riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino di Prà-Voltri; la galleria Ferroviaria Molo Nuovo, la nuova Torre Piloti; la ristrutturazione dell'edificio Hennebique. Altri 112,8 milioni sui bacini di Vado e Savona, quali la nuova diga di Porto Vado (80 milioni) e per tutti gli interventi indispensabili a seguito dell'emergenza causate dalla mareggiata di fine Ottobre nei due scali.

Informare

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico merci nel porto di Savona-Vado è aumentato del +7,0%

Nei primi nove mesi del 2018 l'incremento è stato del +9,6%

Nel terzo trimestre di quest'anno il porto di Savona - Vado Ligure ha movimentato 3,7 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +7,0% rispetto a 3,4 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2017. Nel segmento delle merci varie il totale è stato di 1,4 milioni di tonnellate (+18,6%), di cui 57mila tonnellate di carichi containerizzati (-51,5%) e meno di 1,4 milioni di tonnellate di merci convenzionali. (+17,6%). In crescita anche le rinfuse solide che si sono attestate a 638mila tonnellate (+10,9%). In calo, invece, le rinfuse liquide che hanno totalizzato 1,6 milioni di tonnellate (-3,0%).

Nei primi nove mesi del 2018 il traffico complessivo è stato di 11,5 milioni di tonnellate, con una crescita del +9,6% rispetto a 10,5 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Un aumento a due cifre è stato registrato dalle merci convenzionali che sono ammontate a 4,4 milioni di tonnellate (+21,1%), di cui 208mila tonnellate di merci containerizzate (+36,5%) e 4,2 milioni di tonnellate di merci convenzionali. (+20,4%). Rialzo percentuale a doppia cifra anche per le rinfuse solide che sono state pari a 2,1 milioni di tonnellate (+23,0%). Le rinfuse liquide sono diminuite del -2,9% scendendo a -4,9 milioni di tonnellate.

Informare

Nel 2019 investimenti per 337 milioni di euro nei porti di Genova e Savona-Vado

Il totale previsto per il triennio 2019-2021 è di 922 milioni di euro

Venerdì il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il bilancio previsionale 2019 e il programma delle opere dei prossimi tre anni che prevedono rispettivamente investimenti in opere, lavori e progettazioni per 337,897 milioni di euro (2019) e 922 milioni nel triennio 2019-2021 grazie al combinato disposto del cosiddetto Decreto Genova, del Decreto di Bilancio (in fase di approvazione), che stanziavano risorse straordinarie pari a 264 milioni di euro a favore dell'Autorità di Sistema per il superamento dell'emergenza del "crollo" del viadotto Morandi. Di questi - ha reso noto l'authority portuale - sei milioni saranno utilizzati per la riduzione delle tasse portuali e per iniziative a sostegno di attività portuali; quattro milioni sono destinati a misure di sostegno all'intermodalità ferroviaria e sei milioni (due milioni all'anno per tre anni, a partire già dal 2018) andranno alla Compagnia Unica quale impresa di lavoro portuale penalizzata nell'emergenza. Il restante sarà impiegato per finanziare l'imponente programma di investimenti infrastrutturali urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle infrastrutture relative all'accessibilità e per il collegamento intermodale anche aeroportuale.

Le risorse saranno investite nell'arco dei tre anni con la seguente suddivisione: circa 337,897 milioni nel 2019; 223,818 milioni nel 2020 e 360,296 milioni nel 2021.

«Sul totale di 922 milioni - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Paolo Emilio Signorini - oltre 500 milioni saranno garantiti dall'ente, mentre la parte restante sarà coperta da investimenti dei soggetti privati a vario titolo coinvolti nei progetti di sviluppo del porto».

L'Autorità di Sistema Portuale ha specificato che, a fronte di un impegnativo lavoro istruttorio, è stato predisposto un primo elenco di interventi da attuarsi con le procedure "semplificate" (ex art.9 bis della legge 130/2018) che sarà sottoposto all'approvazione della struttura commissariale che fa capo al sindaco Bucci. Per il 2019 quindi sono previsti 205 milioni di euro di investimenti per lo scalo di Genova, e più precisamente per opere quali il prolungamento della sopraelevata portuale, il riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino di Prà-Voltri; la galleria Ferroviaria Molo Nuovo, la nuova Torre Piloti; la ristrutturazione dell'edificio Hennebique. Altri 112,8 milioni di euro sui bacini di Vado e Savona, quali la nuova diga di Porto Vado (80 milioni) e per tutti gli interventi indispensabili a seguito delle emergenze causate dalla mareggiata di fine ottobre nei due scali.

Armatori e camalli insieme per l'addio ad Aldo Grimaldi

Simone Gallotti / GENOVA

La prua dei velieri appesi alla navata centrale della chiesa di Sant'Antonio di Boccadasse punta verso il mare, lo stesso «orizzonte azzurro che era nei suoi occhi» dice il sacerdote.

Il luogo dell'ultimo saluto ad Aldo Grimaldi, il decano degli armatori italiani, non è casuale: a pochi passi da casa sua in Corso Italia a Genova, e ancora più vicino al mare, l'elemento che ne ha caratterizzato la lunga vita. «Dicevi sempre che in te scorreva acqua di mare» racconta dal pulpito l'adorata figlia Alessandra che racconta alla chiesa gremita e a quelli che sono rimasti fuori, il suo amore per il padre e il ruolo da protagonista che «il dottor Aldo» ha recitato nel settore. Non è un caso che ci fossero tutti, i grandissimi, i grandi, i piccoli e i sopravvissuti dello shipping: padroni, manager, presidenti e camalli. E poi c'era Genova, con il sindaco Marco Bucci. C'è Gianluigi Aponte, il secondo armatore al mondo con Msc.

C'è Confitarma, con il presidente Mario Mattioli e il past president Paolo d'Amico. C'è Aldo Spinelli, con il figlio Roberto, e c'è anche Manuel Grimaldi, il nipote del ramo della famiglia rimasto a Napoli. Ci sono tutti i Messina (Ignazio, Stefano e Andrea Gais) e Alcide Rosina. C'è il presidente dell'Authority Paolo Signorini. E davanti all'altare ci sono la moglie Eugenia, i figli Alessandra, Giovanni e Isabella e i nipoti. Il messaggio che tutti, al termine del funerale, ricordano come stampato in mente, viene l'aneddoto raccontato dalla figlia: «A Londra, in un road show per la quotazione di una delle aziende di famiglia - ricorda Alessandra - mio padre incontra i rappresentanti delle banche di investimento che gli dicono: "È tutto perfetto, dottor Aldo, solo che lei parla un inglese strano: ogni dieci parole, una è in napoletano. I baroni della finanza di Londra potrebbero non apprezzare". Mio padre rispose: "Nessun problema, se volete possiamo ripetere anche tutta la notte per imparare meglio la lingua". Aveva 75 anni. Affrontava prestigiose platee internazionali, fiero di parlare la lingua da autodidatta». Lavoratore indefesso, Grimaldi è stato «grandi idee, grandi intuizioni, entusiasmo, fantasia, creatività, energia positiva e instancabile impegno». Tutto in uno. Per questo sempre Don Molinari dal pulpito quasi invoca un nuovo Aldo Grimaldi per Genova: «Era un esempio, e la città soprattutto adesso ha bisogno di sana e genuina imprenditorialità». —

The Medi Telegraph

Celebrati a Genova i funerali di Aldo Grimaldi

Genova - Si sono celebrati questa mattina nella piccola chiesa di Boccadasse, a Genova, i funerali di Aldo Grimaldi. L'armatore, che aveva 96 anni, è mancato venerdì nella sua casa di corso Italia. Alle esequie era presente tutto il mondo dello shipping: dal presidente di Confitarma Mario Mattioli all'ex presidente dell'Autorità portuale Giovanni Novi, da Gianluigi Aponte a Manuel e Guido Grimaldi.

Porto della Spezia, Forcieri rinviato a giudizio

La Spezia - Cinque patteggiamenti e sei rinvii a giudizio, tra cui quello dell'ex presidente Lorenzo Forcieri: è questa la prima svolta dell'inchiesta sulla presunta mala gestione dell'Autorità portuale della Spezia chiusa nel novembre 2016 dalla Guardia di finanza della Spezia che ha indagato per mesi su reati di turbativa d'asta, abuso d'ufficio e corruzione. Stamani l'udienza preliminare nella quale hanno patteggiato l'ex dirigente dell'Authority Maurizio Pozzella (difeso dall'avvocato Alessandro Civitillo), che ha patteggiato 4 anni e l'ex segretario generale dell'Ap Davide Santini, difeso da Daniele Caprara, che ha patteggiato a 1 anno e 4 mesi. Stessa pena patteggiata per l'imprenditore Marco Condotti, mentre l'altro imprenditore coinvolto nell'inchiesta, Massimo Terenziani, ha patteggiato 3 anni e 6 mesi. Patteggiamento anche per Alessandra Albanese, cognata di Pozzella, a 1 anno e 4 mesi.

Il giudice ha inoltre determinato sanzioni di 26 mila e 11 mila euro a carico delle aziende Infoporto e Mccw, coinvolte dall'indagine. Il giudice ha infine rinviato a giudizio l'ex presidente dell'Ap spezzina ed ex senatore Lorenzo Forcieri, il responsabile dell'istituto di vigilanza "La Lince" Matteo Balestrero, l'ex presidente del collegio dei revisori dei conti Massimo Vigogna, Angela I'ruzzetti, il funzionario dell'Ap Davide Vetralla e il dipendente di un'azienda controllata dell'ente di via del Molo, Giacomo Erario. Il processo inizierà il prossimo 13 febbraio.

Il piano

Gnl, al via la rete di impianti Edison inizia da Ravenna

Milano. Foro Buonaparte ha presentato il progetto di catena logistica per diventare numero uno del mercato. Prima pietra il deposito costiero si parte da Ravenna. Poi è il turno di Oristano, Napoli e Brindisi. Entra nel vivo il progetto "Small Scale Lng" di Edison, presentato in anteprima venerdì 30 novembre dai vertici del gruppo nella sede di Foro Buonaparte a Milano. Il piano prevede di creare in Italia la prima catena logistica di impianti di gas naturale liquefatto su piccola scala - per il trasporto sostenibile marittimo e pesante su strada - attraverso una rete di depositi costieri e navi dedicate. L'obiettivo della società è quello di diventare il numero uno nel mercato Gnl al 2030 con una quota del 25%.

Per riuscirci, il primo passo è di realizzare all'interno dello scalo di Ravenna un deposito costiero, dove il gas naturale liquefatto verrà stoccato. Lo farà la newco Depositi Italiani Gnl, formata da Edison (49%) e dal terminalista Petrolifera Italo Rumena-Pir (51%). Il deposito diventerà operativo nel 2021 con una capacità di stoccaggio di 20 mila metri cubi (mc) e una movimentazione annua di oltre un milione di mc. Questo significa che, a regime, la struttura sarà in grado di alimentare ogni anno 12 mila veicoli industriali e 48 traghetti. Edison costruirà l'impianto, con un investimento di 100 milioni di euro, e ne userà l'85% della capacità, mentre il resto sarà venduto a terzi da Depositi Italiani Gnl.

«Si tratta di un'operazione redditizia per diversi motivi - esordisce Marc Benayoun, ad di Edison - Innanzitutto, l'accordo con Pir ci consente di consolidare il nostro ruolo di primo operatore in Italia di Gnl e di garantire al Paese una fonte di approvvigionamento di questo combustibile creando una nuova infrastruttura. Questo ci permette anche di contribuire alla costruzione di un futuro di energia sostenibile in linea con gli obiettivi Cop21, della direttiva europea Dafi e della Sen grazie all'abbattimento delle emissioni prodotte».

Petrolifera Italo Rumena è proprietaria dell'area di Porto Corsini, dove sorgerà il deposito, e concessionaria della banchina. La società garantirà il diritto di superficie per l'uso dell'area e metterà a disposizione i servizi legati all'utilizzo del terminal e al ricevimento delle autobotti. «Il deposito costiero porterà sviluppo al nostro territorio e all'Italia», sottolinea Guido Ottolenghi, ad di Pir. Parla invece di un

-segue

"modello da esportare" in altre aree della Penisola, il presidente dell' Autorità portuale di Ravenna Daniele Rossi: «È un progetto difficile, ma credibile. E dimostra che quando il pubblico e il privato fanno squadra tutto è possibile».

Contemporaneamente alla partnership con Pir, Edison ha sottoscritto un contratto di lungo termine con durata di 12 anni (rinnovabile di altri 8) con l' armatore norvegese Knutsen OAS Shipping per costruire e usare una nave che trasporterà il Gnl ai depositi costieri.

Con 30.000 mc di capacità, questa è una delle poche unità al mondo con tali caratteristiche e potrà caricare gas naturale liquefatto in tutti i terminal europei. «In Italia il Gnl rappresenta un nuovo mercato che, partito nel 2014, si sta ora sviluppando molto velocemente nel trasporto pesante su strada - premette Pierre Vergerio, executive vice president Gas Midstream Energy Management di Edison - Il problema è che fino ad oggi questo combustibile viene importato con autobotti dalla Francia e dalla Spagna perché nella Penisola non esistono ancora depositi costieri».

L' impianto Edison di Ravenna è solo il primo. I prossimi passi porteranno ad aprire altri depositi ed estendere quest' attività anche a Napoli, Brindisi e Oristano. «Stiamo lavorando per il porto campano e stiamo discutendo con l' Autorità portuale e con un partner per trovare un accordo simile a quello che abbiamo con Pir a Ravenna, spero nelle prossime settimane di annunciare qualcosa. Per quanto riguarda Brindisi, si tratta di una possibilità seria e siamo su un livello di pre-fattibilità, ma l' accoglienza è buona». Infine su Oristano, dove è previsto un deposito con una capacità di 10.000 mc che ha ricevuto a gennaio l' autorizzazione alla costruzione dal Mise: «Pensavamo di partire per primi, ma in Sardegna il mercato è molto piccolo e aspettiamo la definizione di un quadro regolatorio certo. Siamo l' unico importatore di Gnl di lungo termine in Italia e possiamo garantire la disponibilità continua e duratura di questo combustibile sul territorio grazie a un portafoglio diversificato e all' apertura di un nuovo canale di approvvigionamento dagli Usa: lo scorso anno Edison ha firmato un' intesa con Venture Global per l' acquisto di 1,4 miliardi di mc di Gnl dall' impianto Calcasieu Pass in Louisiana». - v.d.c.

©RIPRODUZIONE RISERVATA La frase Consolidiamo il nostro ruolo di primo operatore in Italia e contribuiamo alla costruzione di un futuro di energia sostenibile MARC BENAYOUN AD DI EDISON Il personaggio Marc Benayoun amministratore delegato di Edison.

Trasporto nautico, dai finanziamenti della BEI all'avvio del Siste

Da una parte i nuovi investimenti da parte della BEI per il sostegno allo sviluppo dei porti di Roma e del Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta), dall'altra l'avvio del sistema telematico centrale della nautica da diporto (Siste). Questi sono alcuni esempi delle novità che stanno interessando il settore del trasporto nautico nel nostro Paese. Si tratta di iniziative che mostrano la crescente attenzione ai temi dell'innovazione e dell'intermodalità in un comparto che riveste un ruolo chiave per l'economia dell'Italia.

Per quanto riguarda in particolare gli investimenti della BEI, il prestito approvato ammonta a 195 milioni di euro. Una cifra che servirà a finanziare l'ampliamento del porto di Civitavecchia e la creazione di un nuovo scalo a Fiumicino destinato a merci e passeggeri. Un primo step è stato già superato lo scorso 29 novembre dal Vicepresidente della BEI, Dario Scannapieco, e dal Presidente del Sistema portuale, Francesco Maria di Majo, che hanno firmato un'intesa per una prima tranche da 50 milioni di euro.

Ma quali sono in dettaglio le infrastrutture che verranno realizzate nell'ambito dell'intera operazione? Per il porto di Civitavecchia i lavori porteranno al prolungamento della diga foranea e allo sviluppo di un nuovo bacino, oltre che di un piazzale con un parcheggio di 15 ettari (con nuovi servizi portuali e una strada per l'accesso al lato nord). Il nuovo porto di Fiumicino invece accoglierà traghetti per servizio passeggeri e merci, navi da crociera e attività di pesca. In generale i porti del Lazio rappresentano un elemento cardine dei flussi di merci e passeggeri nel centro Italia e rientrano nella rete delle "Autostrade del Mare" del Mediterraneo occidentale, il programma europeo parte delle Reti transeuropee di trasporto (Ten-T).

Un'altra novità che ha interessato il settore è poi quella relativa alla partenza, dopo un iter durato circa 6 anni, del Siste - Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Lo scorso 28 novembre, infatti, è arrivato il via libera del Consiglio dei Ministri a un regolamento che dovrà poi essere adottato con un decreto del Presidente della Repubblica. I punti centrali relativi al sistema riguardano la semplificazione del settore nautico attraverso l'introduzione di una progressiva informatizzazione dei registri di iscrizione delle unità di diporto (attualmente ancora in formato cartaceo) e la digitalizzazione del rilascio dei documenti per la navigazione. A gestire questi documenti sarà un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale, semplificando l'iscrizione e la cancellazione delle unità di diporto o il rilascio di documenti di navigazione. Queste operazioni potranno essere realizzate in sportelli dedicati, presenti in tutta Italia, collegati per via telematica con la banca centrale.

-segue

Tutte queste iniziative si inseriscono in una visione generale che vede il settore portuale e logistico italiano come un ambito proficuo in termini di promozione dello sviluppo economico del Paese. In quest'ottica un ruolo rilevante riguarda "Il contributo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano", titolo di un dibattito organizzato dall'Associazione italiana di diritto marittimo (AIDIM).

Nel corso dell'evento Elda Turco Bulgherini (Università di Roma Tor Vergata-AIDIM) ha sottolineato come l'introduzione di questi strumenti punti a "creare le condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) necessarie allo sviluppo e alla crescita delle imprese già operative o alla nascita di nuove realtà in zone portuali, retro portuali e piattaforme logistiche collegate anche da intermodalità ferroviaria. Per raggiungere questi obiettivi si punterà su "agevolazioni fiscali aggiuntive, potenziamento degli sportelli unici doganali, semplificazioni delle procedure amministrative, riduzione del sistema burocratico". Il tutto con l'intento di rafforzare il tessuto produttivo del Sud.

"L'istituzione delle ZES nel Mezzogiorno e delle ZLS nel resto del Paese - ha affermato invece in nota Francesco Benevolo, Direttore di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, società pubblica del MIT - rappresenta certamente una nuova e importante opportunità per sostenere il nostro sistema economico e territoriale, nonché per rilanciare lo sviluppo degli scambi e dei sistemi produttivi locali. Grande attenzione andrà però posta al tessuto infrastrutturale e logistico di collegamento dei porti, lato terra e lato mare, affinché l'auspicato incremento dei traffici possa trovare la dovuta fluidità nella rete stradale, ferroviaria, intermodale e logistica nazionale, anche grazie ai collegamenti di ultimo miglio. In questa direzione, sono in atto 900 milioni di euro nel Mezzogiorno e 1.350 milioni di euro nel centro-nord di interventi invariati e, proseguendo in questo percorso di potenziamento delle connessioni ordinarie, sarà possibile valorizzare le attuali capacità del sistema-Italia e avviare al meglio nuove iniziative come le ZES e le ZLS".

Ugo Patroni Griffi, Presidente Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, ha evidenziato come le ZES possano rappresentare il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano. "La scelta italiana di mettere al centro delle ZES la portualità e la logistica - ha detto Patroni Griffi - è assolutamente da plaudire. Si tratta del settore con uno dei moltiplicatori più alti: 2,5, e che quindi può fare da volano al recupero di competitività del nostro paese. Tuttavia il risultato non è scontato. Servono le promesse semplificazioni. Serve un patto tra porti ed enti nel segno dello sviluppo. Nessun comune è obbligato ad aderire alle ZES. Anzi sono legittime scelte "anti-sviluppiste".

-segue

Ma se invece decide di aderire la politica dell'ente è condizionata a favorire lo sviluppo delle ZES, prevedendo un adeguato kit localizzativo (in termini di imposte locali e semplificazioni di competenza) e obbligandosi a non ostacolare lo sviluppo della portualità (non potrebbe certo fare parte delle ZES il comune che si opponesse alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo dell'economia retroportuale, ovvero all'insediamento dei servizi essenziali quali il 5G o il bunkeraggio con i nuovi carburanti come il gnl)".

A dare un giudizio positivo su questi strumenti anche Luca Sisto, Direttore Generale Confitarma, che ha sottolineato l'attenzione del settore per quest'iniziativa. L'obiettivo di tutti gli attori del cluster è infatti "creare le condizioni che consentano alle merci di muoversi rapidamente e nel modo più economico nel porto, cambiare modalità di trasporto e raggiungere la loro destinazione. Dobbiamo avere la capacità di individuare i punti di forza di oggi e valorizzarli a vantaggio del Paese, riavvicinando e creando sinergia tra portualità e armamento nazionale. ZES e ZLS hanno come fulcro i porti nei quali si intende valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e i progetti di investimento che trainano i settori di punta dell'economia italiana e meridionale. La recente riforma della governance portuale ha ridefinito le modalità di partecipazione degli stakeholder nei processi decisionali delle Autorità di Sistema portuale, di fatto allontanando l'armamento nazionale nella definizione della politica sui porti. Tutte le navi sono 'clienti' dei porti italiani, ma non è irrilevante la bandiera che esse battono. Le nostre navi costituiscono, comunque, gli utenti più numerosi, quelli più preziosi, più fidelizzati e che conoscono i nostri porti meglio di tutti gli altri. Vorremmo che la voce dell'armamento nazionale tornasse ad avere la giusta attenzione nella politica portuale, considerato il contributo che possono offrire allo sviluppo del Paese".

Intesa per promozione crociere a Gaeta

CIVITAVECCHIA – Siglato a Gaeta il protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, il Comune di Gaeta e il Consorzio per lo sviluppo industriale del Sud Pontino per incrementare in modo strutturale l'offerta crocieristica della "Perla del Tirreno".

Il presidente Francesco Maria di Majo ha ricordato che "attualmente, il porto commerciale di Gaeta ha le capacità, avendo anche fondali fino a circa 12 metri con un pescaggio di 10,20 metri, per accogliere navi da crociera". Peraltro, al fine di rendere più attraente lo scalo delle crociere nel porto, l'AdSp ha avviato uno studio volto a creare una nuova banchina (allineata al lungomare caboto) di lunghezza di circa 350 mt da destinarsi a navi da crociera di piccole dimensioni e maxiyacht nella suggestiva cornice di Gaeta medioevale".

"Gaeta e le aree limitrofe (Formia, Minturno, Itri, Sperlonga, Terracina, Ponza e Ventotene) hanno, inoltre, una posizione strategica nel Medio Tirreno, lungo le principali rotte del Mediterraneo e possono offrire un bacino inestimabile di beni culturali, ambientali, architettonici e religiosi al servizio del turismo che arriva dal mare", ha continuato di Majo.

"La firma del protocollo d'intesa, che arriva dopo l'intesa di carattere generale firmata nello scorso luglio con il Consorzio industriale Sud Pontino – ha concluso il presidente dell'AdSp – dimostra come una proficua azione sinergica e l'impegno comune, testimoniato anche dal recente studio sull'offerta crocieristica del porto di Gaeta, siano fondamentali per raggiungere l'obiettivo di incrementare, in modo strutturale, l'offerta del porto di Gaeta".

Con questo accordo, si riconosce nell'economia del mare l'elemento prioritario per lo sviluppo economico e sociale del Golfo di Gaeta. Da qui la necessità di impegnarsi reciprocamente per dar corso a una politica di promozione del territorio che miri ad incentivare il crocierismo ed il turismo nautico.

Nell'ottica della leale collaborazione istituzionale, è stato condiviso un ambizioso progetto di sviluppo e di valorizzazione dell'economia del mare, in linea sia con il "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" (nei cui dieci programmi trasversali è specificamente inserito il "Waterfront e servizi crocieristi e passeggeri"), che con il "Piano strategico per lo sviluppo del turismo 2017/2022", tra le cui priorità vi è un'ampia diversificazione delle mete turistiche, in modo che i flussi di visitatori non si concentrino solo sulle località più celebri, ma siano indirizzati anche verso altri territori ricchi di potenzialità ancora inesprese, come nel caso di specie, il prezioso itinerario pontino, ricchissimo di bellezze storiche, il tutto all'insegna della sostenibilità ambientale e culturale.

Venerdì 14 dicembre Convegno “Concessioni demaniali marittime e principi di evidenza pubblica”

Si terrà a Napoli, Venerdì 14 dicembre 2018 alle ore 10.00-16.00, al **Terminal Napoli Sala Calipso** il convegno dal titolo “**concessioni demaniali marittime e principi di evidenza pubblica**” promosso dalla commissione di Diritto della Navigazione del COA di Napoli, e organizzato dallo **Studio Legale Marra & Cerbone** e dallo **Studio Legale Ciano**. L'evento accreditato dal Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Napoli con riconoscimento di n. 3 crediti formativi.

Ecco il programma dell'evento.

INDIRIZZO DI SALUTO

Avv. Maurizio Bianco – Presidente del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Napoli

INTRODUCE E CONCLUDE

Avv. Luca Zanchini – Consigliere dell'Ordine degli Avvocati di Napoli

MODERANO

Avv. Immacolata Marra – Coordinatrice della Commissione di Diritto della Navigazione

Avv. Salvatore Ciano – membro della Commissione di Diritto della Navigazione

RELATORI

Dott. Sergio Zanchini – Magistrato presso Consiglio di Presidenza della Giustizia Amministrativa

Dott. Giuseppe – Carannante Dirigente Regionale Campania

Dott. Vincenzo Figliolia – Sindaco di Pozzuoli

Dott. Giuseppe Pugliese – Sindaco di Monte di Procida

Dott. Amedeo Manzo – Presidente BCC Napoli

Dott. Marcello Giocondo – Presidente Regione SIB

Ing. Marco Di Stefano – Direttore Generale Società Italiana Studi e progetti di ingegneria, esperto in pianificazione e progettazione infrastrutture portuali

Dott. Massimo Luise – Luise Group Registered Yacht & Ship Agents

Avv. Francesco Miraglia – Presidente di AguarCost.ucp

Ing. Massimo Sbriglia – Esperto in materia demaniale

Il futuro di Brindisi e del porto dopo la chiusura della centrale, i 5Stelle sollecitano un confronto

BRINDISI – Il Movimento 5 Stelle sollecita l'apertura di un confronto politico istituzionale sul futuro di Brindisi dopo la chiusura della centrale termoelettrica di Cerano. Riceviamo e pubblichiamo l'intervento del consigliere comunale dei 5Stelle Gianluca Serra.

“La chiusura della centrale Enel di Cerano, nel 2025 (forse anche prima), sicuramente è una buona notizia dal punto di vista ambientale e della difesa della salute pubblica. Non possiamo negare, però, che tale evento avrà ricadute disastrose sul territorio dal punto di vista occupazionale, infatti si prevedono circa mille posti di lavoro persi tra stabilimento ed indotto. Tale impatto sarà devastante per Brindisi se si considera anche quello che tale chiusura determinerà nella economia della prima infrastruttura della nostra Città: IL PORTO. L'importanza di uno scalo portuale si misura sulla base delle merci in transito e, ad oggi, Brindisi ha un rilievo primario tra i porti italiani dovuto soprattutto alle tante tonnellate di carbone scaricate. Purtroppo, dopo la chiusura della centrale Federico II, i dati relativi al traffico merci saranno quasi azzerati. La gestione del porto sarà quindi insostenibile e ne conseguirà una impennata delle tariffe che devasteranno il tessuto economico locale ed i nostri operatori portuali. Si innescherà un irreversibile processo di desertificazione dello scalo Brindisino con prevedibili ulteriori effetti apocalittici per l'economia e l'occupazione. La discussione tra i cittadini e le forze politiche locali deve fare un salto di qualità, spostiamo la discussione dai mercatini natalizi e le ruote panoramiche al futuro prossimo di Brindisi. E' il momento delle ZES e dell'innovazione tecnologica eco-sostenibile, occasioni che non possiamo perdere.

Possiamo diventare un porto “verde ed intelligente”, il più importante centro logistico del Sud e volano irrinunciabile per l'intera economia del mezzogiorno. Sul tavolo dello sviluppo del porto brindisino esistono delle proposte che si chiamano Innovazione Equa, Espansione delle reti dei veicoli elettrici, Tecnologia 3G, Cybersecurity, Blockchain, Transazioni Digitali ed anche LNG per il rifornimento delle navi di nuova generazione. Tali opzioni non sono per noi obbligatorie, ma è il momento che se ne discuta seriamente e che la politica faccia delle scelte orientate al solo bene diffuso. Informiamoci ed apriamo un dibattito costruttivo; se dei “NO” saranno detti, siano espressi con consapevolezza e seguiti da proposte alternative. Brindisi ha la possibilità di scegliere il suo futuro e deve farlo in fretta (la circolazione globale delle merci non attende i tempi della politica)”.

CRIMINALITÀ

IL PROCESSO IN ABBREVIATO

Clan Capriati, la Dda chiede pene esemplari

Parola al gup. Secondo l'antimafia gestiva i servizi al porto

ISABELLA MASELLI

● Ventiquattro condanne fino a 26 anni di reclusione per mafia, droga, armi, estorsioni, furti e truffe. Sono le richieste formulate dalla Dda di Bari nei confronti di altrettanti imputati nel processo sulle attività illecite gestite dal clan Capriati in città dal 2014 a oggi.

Stando alle indagini della Direzione distrettuale antimafia, il clan aveva assunto il fatto il controllo del servizio di assistenza e viabilità all'interno del porto del capoluogo (26 dei 44 dipendenti della cooperativa che gestisce quei servizi sono risultati pregiudicati dal clan o loro familiari). Gli inquirenti

hanno accertato anche che il gruppo criminale avrebbe obbligato i commercianti del mercato di Santa Scolastica e gli ambulanti della festa patronale di San Nicola del 2013 ad acquistare merci da fornitori amici, utilizzando la forza di intimidazione del «branco Capriati», oltre a occuparsi delle attività tipiche della criminalità organizzata: traffico di armi e droga, furti e rapine.

Secondo la Dda ai vertici del gruppo mafioso c'erano i fratelli Filippo e Pietro Capriati, nipoti dello storico capoclan Tomino. Per Pietro Capriati e per il colimputato Gaetano Lorusso l'accusa ha chiesto la condanna più alta, a 26 anni di reclusione. Per Filippo la ri-

chiesta di condanna sarà formulata nella prossima udienza del 14 gennaio perché solo ieri l'imputato ha scelto di essere processato con il rito abbreviato.

Nel dettaglio, la Procura antimafia ha chiesto 24 anni di reclusione per il 38enne Michele Arciuli, 22 anni per Pasquale Panza, 18 anni per Salvatore D'Alterio, 8 per Matteo Borgia, 6 per Saverio Pappagallo. Cumulante al disotto dei 5 anni richieste per tutti gli altri.

Agli imputati sono contestati, a vario titolo, i reati di associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, aggravati dal metodo mafioso e dall'uso delle armi, porto e detenzione di armi da guerra, estorsioni e gravate dal metodo mafioso e continue, furti (anche fuori Puglia), truffa e induzione indebita a dare o promettere utilità. Le indagini si sono avvalse di intercettazioni telefoniche e ambientali e della collaborazione di alcuni pentiti, consentendo anche di sventare un omicidio che il clan, secondo l'accusa, stava progettando. Le attività illecite del clan, in base alla testimonianza della Dda, interessavano la città vecchia, i quartieri Murat e Carrasi e alcuni comuni della provincia, cioè Bitonto, Molfetta, Giovinazzo e Terlizzi.

Le richieste di condanna sono state formulate dal pm Fabio Buquicchio nel processo con rito abbreviato che si sta celebrando nell'aula bunker di Bitonto

HA OTTENUTO IL «CONTROLLO GIUDIZIARIO»

Ma la cooperativa «Ariete» può partecipare agli appalti

● La Cooperativa Ariete che gestisce la vigilanza al porto - inizialmente destinataria di una interdittiva antimafia dalla Prefettura - ha chiesto e ottenuto dal Tribunale di Bari (sezione misure di prevenzione) il «controllo giudiziario». È una misura che in qualche modo sterilizza gli effetti (devastanti per una impresa) della interdittiva garantendo al tempo stesso una sorta di tutela giudiziaria. Ciò da un lato comporta l'iscrizione alla «white list» e la partecipazione agli appalti, dall'altro consente all'impresa di

IL PORTO
Per gli inquirenti fu «infestato» da malavitosi



continuare a gestire con i propri amministratori sia pure con la supervisione di due fiduciari del Tribunale. Amministratori giudiziari con il compito di «supervisionare l'attività di impresa» sono l'avv. Flora Caputi e l'avv. Francesca Sogari.

dinanzi al gup del Tribunale di Bari Antonella Cafagna.

Per altri 12 imputati, tra i quali il figlio di Filippo Capriati Sabino, ritenuto anche lui tra i promotori dell'associazione mafiosa, e un funzionario dell'Agenzia delle Entrate, prosegue l'udienza preliminare per l'eventuale rinvio a giudizio. Ventuno degli imputati sono stati arrestati per questi fatti ad aprile scorso dalla Squadra mobile. Nel procedimento sono costituiti parti civili Aisp Mam (Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale), Ministero dell'Interno, Agenzia delle Entrate, coop Ariete e Associazione Antiracket Puglia.

Bari, clan Capriati controllava il Porto: chieste condanne fino a 26 anni

Dalla gestione di alcuni servizi al pizzo sulla festa di San Nicola: 24 imputati. L'Ariete (parte offesa) chiede e ottiene il controllo giudiziario dal tribunale

Condanne a pene comprese tra i 26 anni e i 16 mesi di reclusione sono state chieste dalla Dda di Bari per 24 imputati, ritenuti affiliati al clan Capriati di Bari, accusati a vario titolo di associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, porto e detenzione di armi da guerra ed estorsioni, reati aggravati dal metodo mafioso, e furti, truffa e induzione indebita a dare o promettere utilità. Le richieste di condanna sono state formulate dal pm Fabio Buquicchio nel processo con rito abbreviato che si sta celebrando nell'aula 'bunker' di Bitonto dinanzi al gup del Tribunale di Bari Antonella Cafagna.

Stando alle indagini della Dda di Bari, il clan aveva assunto di fatto il controllo del servizio di assistenza e viabilità all'interno del porto di Bari. Gli inquirenti hanno accertato anche che il gruppo criminale avrebbe obbligato i commercianti del mercato di Santa Scolastica e gli ambulanti della festa patronale di San Nicola del 2015 ad acquistare merce da fornitori amici utilizzando la forza di intimidazione del "brand Capriati», oltre ad occuparsi delle attività tipiche della criminalità organizzata: traffico di armi e droga, furti e rapine. Secondo la Dda ai vertici del gruppo mafioso c'erano i fratelli Filippo e Pietro Capriati, nipoti dello storico capo clan Tonino. Per Pietro Capriati e per il coimputato Gaetano Lorusso l'accusa ha chiesto la condanna più alta, a 26 anni di reclusione. Per Filippo la richiesta di condanna sarà formulata nella prossima udienza del 14 gennaio perché solo oggi l'imputato ha scelto di essere processato con il rito abbreviato.

Per altri 13 imputati prosegue l'udienza preliminare per il rinvio a giudizio. Nel procedimento sono costituiti parti civili l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ministero dell'Interno, Agenzia delle Entrate, Cooperativa Ariete e Associazione Antiracket Puglia.

-segue

L'ARIETE PUO' PARTECIPARE AGLI APPALTI GRAZIE AL «CONTROLLO GIUDIZIARIO» - La Cooperativa Ariete - che inizialmente era stata destinataria di una interdittiva antimafia dalla Prefettura - ha chiesto e ottenuto dal tribunale di Bari - sezione misure di prevenzione - il «controllo giudiziario». Tale istituto, previsto dal codice antimafia e innovativo per la Puglia, è una misura che in qualche modo sterilizza gli effetti (devastanti per una impresa) della interdittiva garantendo al tempo stesso una sorta di tutela giudiziaria. Ciò da un lato comporta l'iscrizione alla white list e la partecipazione agli appalti, dall'altro consente all'impresa di continuare a gestire con i propri amministratori sia pure con la supervisione di due fiduciari del tribunale. Ariete aveva fatto altresì ricorso al Tar che aveva accolto la sospensiva motivandola anche con la decisione dell'azienda di chiedere essa stessa una tutela. La decisione dei giudici penali, adesso, tiene conto di un quadro che induce «ad escludere la sussistenza di un tentativo di infiltrazione mafiosa stabile, abituale ed endemico» si legge nel provvedimento con il quale sono stati nominati dal giudice delegato, Giulia Romanazzi, quali amministratori giudiziari con il compito di «supervisionare l'attività di impresa» l'avv. Flora Caputi e l'avv. Francesca Sogari.

Authority e porto a sud Tutto torna in bilico

VILLA SAN GIOVANNI Era parso un consiglio comunale inutile già il giorno dopo quello del 29 novembre, salvo poi rivelarsi più attuale quando sono arrivate ai tavoli romani le mozioni sull' **Autorità portuale** e sul porto a sud presentate dall' onorevole reggino di Forza Italia, Francesco Cannizzaro.

La vicenda dell' **Autorità portuale**, trattata ai tavoli delle due città "capoluogo" Messina e Reggio, non è per nulla indifferente per Villa: la città ha votato trasversalmente (solo l' astensione della leghista Porpiglia e il voto contrario della pentastellata Gioè) un ordine del giorno con cui chiedeva che il sistema **portuale** rimanesse invariato e che, in ogni caso, ci fosse un cambio di passo nel caso della permanenza con Gioia Tauro e comunque il riconoscimento della centralità nel caso della sedicesima **Autorità portuale** dello Stretto.

Già in sede di lavori consiliari sembrava ormai già tutto fatto e, invece, il voto "spuntato" da Cannizzaro in commissione trasporti sul mantenimento dell' **Autorità** calabrese riapre i giochi anche per Villa.

Ancor più sulla questione porto a sud: il 30 novembre la notizia dell' ok del ministero del Trasporti al porto a Pentimene per il traffico

pesante. La sera prima a Villa si era alzata unanime la richiesta del nuovo porto a sud dell' attuale porto marittimo FS con tanto di planimetria e richiesta di adeguamento della delibera votata dalla Città Metropolitana.

Levata di scudi e poche speranze fino a quando, appunto, la voce delle due città non arriva al Governo, con l' impegno di quest' ultimo a considerare la proposta: il nuovo porto da e per la Sicilia a sud di Villa San Giovanni, in adiacenza agli approdi FS. Intanto continua a scorrere inesorabile il tempo che porta al 31 dicembre, giorno in cui scade la proroga degli 8 milioni di euro del Decreto di emergenza ambientale "strappata" a Roma dal prefetto Saladino, commissario con poteri di sindaco e Giunta fino al marzo 2018.

Cosa sta facendo l' amministrazione Sicliari per evitare la restituzione della somma destinata al polmone di stoccaggio a Castelluccio, ridisegnato nel 2013 come autoporto di 27 mila metri quadrati e **autorizzato** dalla Protezione Civile? Mancano progetto definitivo ed esecutivo, non c' è alcun bando pronto per impegnare la somma.

g.c.

Ma sta per scadere la prorogadegli 8 milioni di euro per il polmone di stoccaggio.

Porto, simulato un attacco da un gruppo terroristico

Un attacco terroristico, simulato da un gruppo che ha fatto irruzione nella sede della corporazione dei piloti di via Adua, prendendo in ostaggio i presenti ha dato il via ieri all'esercitazione antiterrorismo, antincendio, antinquinamento, ed evacuazione medica, che si è svolta ad Augusta (nella foto). E ha coinvolto il porto dove i terroristi si sono spostati salendo a bordo di una motocisterna utilizzata per il rifornimento di bunker con l'obiettivo di farla collidere contro uno dei pontili industriali. Non è mancato neanche lo scoppio di una bomba a bordo, che ha innescato un incendio, uno sversamento di idrocarburi in mare ed il ferimento di un marittimo.

Coordinata dalla Capitaneria di porto e dall'ufficio di polizia di frontiera marittima di Siracusa, sotto la supervisione della Questura, l'operazione ha coinvolto i commissariati di polizia di Augusta e Priolo, carabinieri, guardia di finanza, polizia municipale e vigili del fuoco, ma anche l'Agenzia delle dogane, il 118, lo stabilimento Lukoil-Isab e una decina tra operatori e società portuali megaresi.

IncurSIONE degli attivisti al porto

Blitz di Legambiente: «Le navi da crociera inquinano troppo»

Blitz al porto degli attivisti di Legambiente per chiedere che anche il trasporto marittimo si adegui alle misure di contenimento delle emissioni di Co2. «Una nave da crociera dicono gli ambientalisti - inquina quanto una centrale a carbone. Sia reinstallata la centralina di rilevamento delle emissioni di biossido di zolfo».

Secondo Legambiente, infatti, «nessuna delle navi da crociera che approdano al porto di Palermo e negli altri porti italiani ha introdotto dei processi di riduzione delle emissioni climateranti e cancerogene prodotte di loro motori alimentati da Hfo, come monossido di carbonio, composti organici volatili e ossidi di azolo, polveri killer e anidride solforosa, che sono causa di diverse gravi malattie polmonari, cardiovascolari e danni al sistema neurologico». In questi giorni in Polonia, a Katowice, si svolge la conferenza sul clima (Cop 24) dove i leader di tutti i paesi sono chiamati a tradurre in azione gli accordi di Parigi del 2015.

«Occorre - fanno sapere da Legambiente - che ci sia una risposta politica chiara e forte dei governi al messaggio di urgenza e speranza inviato dall' Ipcc pertradurre in realtà la promessa di Parigi. Nonostante le emissioni siano riprese a crescere, sia a livello globale che in Europa, invertire la rotta è possibile , sia dal punto di vista tecnologico che economico.

Per vincere questa sfida è indispensabile un maggiore impegno da parte dei paesi più ricchi. L' accordo di Parigi, infatti, prevede la necessità di una più rapida azione climatica per quei paesi che hanno maggiori capacità economiche e responsabilità storiche per l' attuale livello di emissioni climalteranti». L' obiettivo è raggiungere zero emissioni nette entro il 2040. «I maggiori settori energivori sono propri i trasporti - spiegano da Legambiente - che insieme quello delle industrie energetiche sono responsabili di circa la metà delle emissioni nazionali di gas climateranti. Uno dei maggiori vettori inquinanti nelle città portuali è le navi da crociera che a causa dei loro maxi motori da 20-40 MW alimentati da olio combustibile pesante (Hfo)- carburante residuo dalla raffinazione del petrolio capaci di emettere livelli di zolfo fino a 3.500 volte superiore a quello dei motori da strad a- producono emissioni pari a quello prodotti da un migliaio di auto ferme al semaforo con motore acceso per 10-12 ore. Nessuna delle navi

-segue

da crociera che approdano a Palermo e negli altri porti italiani ha introdotto dei processi di riduzione delle emissioni climateranti e cancerogene prodotte di loro motori alimentati da Hfo, come monossido di carbonio, composti organici volatili e ossidi di azoto, polveri killer e anidride solforosa, che sono causa di diverse gravi malattie polmonari, cardiovascolari e danni al sistema neurologico. Recenti misurazioni dell' inquinamento a bordo delle navi da crociera hanno poi dimostrato i potenziali pericoli a cui sono esposti i passeggeri». «A livello locale concludono - è necessario recuperare quel gap tecnologico che consenta di promuovere l' elettrificazione delle banchine dei porti fondamentale per la riduzione dell' impatto ambientale delle attività portuali e per il risparmio energetico consentendo di garantire l' alimentazione delle navi ormeggiate in porto, garantendone la piena operatività in stazionamento, senza l' accensione dei motori di bordo. Chiediamo che vengano rilevate e monitorate le emissioni biossido di zolfo nei pressi dell' area portuale e del centro abitato. Chiediamo un piano ambizioso per l' energia sostenibile e per il clima anche in Sicilia, la cui adozione attendiamo da anni e che sia adeguato ad una visione strategica di una isola 100% rinnovabile».