



Primo Piano:

• Correttivo porti

(Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, Ansa, Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Venezia:

"...Venezia "Master of Fresh" al Fruit Logistica..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Nogarin: lo schiaffo del Tar al Governo..."

(Ferpress, Il Tirreno, Il Telegrafo Livorno)

"...Fratoianni in Darsena <<Le autostrade del mare devono essere rafforzate>>..." (Il Telegrafo Livorno)

Piombino:

"...Merci su porto e ferrovia. Vertice sul futuro della logistica..."

(Il Telegrafo Livorno, Il Tirreno Piombino)

"...Rebrab scala la classifica di Forbes ma non può investire a Piombino..." (Il Telegrafo Livorno)

"...Aferpi e la trattativa con Jindal..." (Il Telegrafo Livorno)

Civitavecchia:

"...Trasporto marittimo e politiche UE..." (Il Secolo XIX)

Napoli:

"...Giovedì 15 conferenza stampa su risultati missione delegazione Commissione Trasporti e Turismo UE..." (Ferpress)

Bari:

"...Tre imprenditori arrestati a Bari della Dda..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Autorità Portuale, premi e indennità autorizzati..." (Brindisi Report)

Gioia Tauro:

"...Ditte dell'area portuale a Berlino..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
13 FEBBRAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Ponte Messina: ingegneri divisi..." (Stretto Web)

"...Insabbiamento a Tremestieri, approdo off limits..." (Ansa)

Palermo:

"...Eugenio Grimaldi cittadino onorario di Palermo: "ha contribuito alla crescita del porto"..." (Palermo Today, Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

IL DECRETO "CORRETTIVO" PUBBLICATO IN GAZZETTA

Autorità portuali, soffia la bufera sui board

Comitati off-limits per i politici. Trieste perde Serracchiani e Dipiazza, a Genova Doria è un caso

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Ora che è legge, stampato in Gazzetta Ufficiale venerdì scorso, con quella perentoria indicazione di decadenza, il "Correttivo porti" fa tremare la portualità italiana.

La questione è tutta relativa alla governance: con l'entrata in vigore il 24 febbraio del nuovo decreto, molti dei membri del Comitato di gestione delle Autorità di sistema portuale italiane, dovranno andarsene. Il governo ha infatti inserito all'articolo 9, una norma perentoria: «Non possono essere designati e nominati quali componenti del Comitato...coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale, o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico». Significa che sindaci, assessori, presidenti di Regione e persino con-

siglieri di circoscrizione, che oggi siedono nell'organo di governo delle Autorità portuali, dovranno lasciare la carica. E subito. La legge infatti specifica che «I componenti nominati che rivestono i predetti incarichi decadono di diritto alla data di entrata in vigore della presente disposizione». Trieste, il porto guidato dal numero uno di Assoporti Zeno D'Agostino, perderà due membri su tre: il sindaco Roberto Dipiazza e la governatrice Debora Serracchiani sono decaduti e il board del porto è decapitato. A Livorno il presidente Corsini ha dovuto accogliere il sindaco 5 Stelle Filippo Nogarini, grazie ad una sentenza del Tar. In Sardegna siede nel board Settimo Nizzi, primo cittadino di Olbia. A Taranto c'è un assessore comunale, ma è solo la punta dell'iceberg.

Il caso Genova

Nel primo porto d'Italia, quello che racchiude le banchine di Genova e Savona, scoppia il caso. Perché il decreto stabilisce anche che «il regime di inconfirmità opera anche per il periodo successivo alla cessazio-

ne dell'incarico». Così anche Marco Doria, ex sindaco di Genova che siede nel board, dovrebbe lasciare la posizione che già teneva temporaneamente, in vista di una successione che l'attuale giunta di centro destra fatica a trovare. E ora per Marco Bucci i giochi si complicano ulteriormente: il primo cittadino non potrà sedere nel board, come invece avrebbe voluto. Genova non è però l'unico caso: molti dei componenti dei board delle Authority italiane hanno rivestito in un passato anche recente, ruoli politici. A Salerno, ad esempio, Gaetano Criscuolo è stato consigliere comunale sino al 2016. Non resta che scandagliare i curriculum di tutti i board dei porti italiani. La norma è severa con i board, mentre con i presidenti è permissiva: in alcuni casi sono stati nominati assessori in carica - vedi Deiana in Sardegna - o con incarichi di vertice in partecipate - Ugo Patroni Griffi è stato presidente della Fiera di Amgas. A loro, che presidono il board, è concesso. Agli altri membri, da oggi, non più.

www.thomcditelegraph.it



Doria e Signorini (al centro) nel primo board dell'Authority

"Correttivo porti", al via tra 10 giorni



di Paolo Bosso

Entrerà in vigore il week end prossimo, 24 febbraio, il “correttivo porti” (d.Lgs 232 del 13 dicembre 2017), il decreto che integra e modifica la riforma portuale varata ad agosto 2016. È stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il 9 febbraio.

Il decreto

Le novità Il correttivo dà più poteri al presidente sull'organizzazione del lavoro portuale, caratterizza “tecnicamente” il Comitato di gestione – che non potrà più avere membri con incarichi politici o pubblici, modifica l'adozione del piano regolatore portuale e riordina il processo di classificazione dei porti. Si va verso la centralizzazione dei poteri, con i presidenti che rispondono al ministero dei Trasporti.

Lavoro portuale

Sentito il ministero dei Trasporti, il presidente dell'Adsp adotta il “Piano dell'organico del porto”, che va aggiornato ogni 3 anni. È un documento «di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto» per le imprese ex articolo 17 (della legge 84/94). Sulla base del piano, il presidente può adottare il piano di formazione e riqualificazione professionale che verrà finanziato con una quota **non superiore al 15 per cento** delle entrate fiscali. L'intervento serve a facilitare pensionamenti, prepensionamenti e riduzione dell'organico, andando a utilizzare l'Agenzia del lavoro portuale - lì dov'è istituita, per ora a Livorno, Trieste, Gioia Tauro e Taranto - o programmi di riqualificazione/formazione per gestire gli esuberanti. Sarà importante la relazione tra *authority* e sindacati: la prima attiva le misure con il presidente dell'Adsp, il secondo individua l'organico.

Comitato di gestione

Nell'organismo pubblico in cui convogliano tutte le decisioni dell'Autorità di sistema **non possono più essere designati sindaci e presidenti di Regione e consiglieri**, in generale «coloro che rivestono incarichi di componente di organi di indirizzo politico amministrativo». Di conseguenza, Comune e Regione devono essere rappresentati da persone che non hanno incarichi nei Consigli comunali o regionali. A partire dal 24 febbraio, la carica non rispettata decadrà.

- segue

Piano regolatore portuale

Si sta cercando un modo per velocizzare l'approvazione dei Piani regolatori portuali, troppo spesso impantanati nella burocrazia, dovuto tra le altre cose a un iter consultorio complesso, allargato a numerosi istituti (Comune, Regione, Consiglio dei Lavori Pubblici, per citarne qualcuno). Per questo, si sta cercando di limitare il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale. La semplificazione del "decisore", il Comitato di gestione, costituisce un primo passo.

Nuova classificazione dei porti

- Categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- Categoria II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza internazionale e nazionale, rientranti nelle Autorità di Sistema portuale (AdSP);
- Categoria III, porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza interregionale e regionale.

Authority, pubblicato in Gazzetta il “correttivo porti”

Genova - Il decreto, la cui formulazione definitiva non presenta sostanziali variazioni rispetto alla versione approvata dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2017, interviene su diversi aspetti della materia oggetto della riforma portuale.



Genova - È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 9 febbraio scorso e entrerà in vigore il 24 febbraio prossimo il cosiddetto “correttivo porti”, il decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, recante le “disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169”, il provvedimento con il quale è stata varata la riforma del sistema portuale italiano delineata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Il decreto, la cui formulazione definitiva non presenta sostanziali variazioni rispetto alla versione approvata dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2017, interviene su diversi aspetti della materia oggetto della riforma portuale, a partire dalle procedure per la definizione e approvazione del piano regolatore di sistema portuale, che ogni Autorità di Sistema Portuale (AdSP) deve adottare e che si compone di un documento di pianificazione strategica di sistema e del piano regolatore portuale.

Nella norma viene poi chiarito che non possono essere nominati quali componenti dei Comitati di gestione delle authority «coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico anche di livello regionale e locale o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico». **I componenti nominati nei Comitati che rivestono tali incarichi decadranno di diritto il 24 febbraio, data di entrata in vigore del decreto.** Tra le novità introdotte, la possibilità per le authority di utilizzare fino al 15% dei proventi delle tasse di imbarco e sbarco per finanziare piani operativi di intervento «finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione» dei lavoratori portuali.

Publicato in Gazzetta Ufficiale il 'correttivo porti'

Modificati alcuni aspetti della riforma portuale varata nel 2016



(ANSA) - GENOVA, 12 FEB - E' stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 9 febbraio scorso e entrerà in vigore il 24 febbraio prossimo il cosiddetto 'correttivo porti', il decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, recante le 'disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169', il provvedimento con il quale è stata varata la riforma del sistema portuale italiano delineata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Il decreto, la cui formulazione definitiva non presenta sostanziali variazioni rispetto alla versione approvata dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2017, interviene su diversi aspetti della materia oggetto della riforma portuale, a partire dalle procedure per la definizione e approvazione del piano regolatore di sistema portuale, che ogni Autorità di Sistema Portuale (AdSP) deve adottare e che si compone di un documento di pianificazione strategica di sistema e del piano regolatore portuale.

Nella norma viene poi chiarito che non possono essere nominati quali componenti dei Comitati di gestione delle authority "coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico anche di livello regionale e locale o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico". I componenti nominati nei Comitati che rivestono tali incarichi decadranno di diritto il 24 febbraio, data di entrata in vigore del decreto. Tra le novità introdotte, la possibilità per le authority di utilizzare fino al 15% dei proventi delle tasse di imbarco e sbarco per finanziare piani operativi di intervento "finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione" dei lavoratori portuali. (ANSA).

CORRETTIVO PORTI - NOVITA'/ Lavoro portuale: L'organico si modella ai traffici

CORRETTIVO PORTI LE NOVITA': Il Piano dell'organico del porto, lavoratori imprese ex art. 16, 17 e 18, soggetto a revisione annuale con validità triennale - No a i sindaci del Comitato di gestione - Piani Regolatori Portuali in sincrono con il Piano strategico nazionale.

di Gaudenzio Parenti

CIVITAVECCHIA - Nella giornata di sabato è stato finalmente pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto Legislativo n. 232 del 2017 meglio conosciuto come "Correttivo Porti". Passati i quindici giorni nei termini di legge per entrare in forza, il D.lgs andrà a completare la riforma della Portualità, quindi della Legge n. 84 del 1994. Una riforma, ora completa, che è stata fortemente voluta dal ministro Graziano Delrio e da tutto il cluster portuale italiano.

Infatti se con il D.lgs 169/2016 il Legislatore ha modificato la Governance Portuale, con il "Correttivo Porti" è intervenuto invece nella sfera del Lavoro all'interno degli scali portuali.

LE PRINCIPALI MODIFICHE

I Piani Regolatori Portuali

Entrando nel merito del provvedimento la prima modifica significativa riguarda i **Piani Regolatori Portuali**. Oltre allo **snellimento dell'iter burocratico** si nota come la stesura e le varianti debbano essere in linea strategicamente e redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica come del documento di pianificazione strategica e di sistema.

Questo per evitare di ripetere, come avvenuto negli anni, la costruzione di dispendiose infrastrutture, inutili al Sistema portuale italiano.

Il Piano Organico lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18

Il Piano Organico lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18

Passando poi all'articolo 5 del provvedimento che va a modificare l'articolo 8 della 84/94, il Legislatore ha inserito il **Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18. Soggetto a revisione annuale con validità triennale**, questo importante elemento ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi nei porti.

Infatti sulla base del Piano, sentiti il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, i **presidenti delle AdSP adottano i piani operativi di intervento per il lavoro portuale, finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione, riconversione e la ricollocazione del personale in altre mansioni sempre in ambito portuale.**

Sono chiare quindi le **intenzioni del Legislatore nel voler modellare e subordinare la forza lavoro sulle reali capacità dei traffici dei porti**, andando così ad evitare le situazioni drammatiche di Gioia Tauro, di Taranto e purtroppo ora anche di Cagliari.

- segue

No i sindaci nel Comitato di Gestione

Per quanto riguarda invece il Comitato di Gestione il D.lgs 232/2017, dopo la “guerra” vinta con l’ANCI e la Conferenza Stato-Regioni, impedisce a coloro i quali rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico, o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico, la possibilità di farne parte.

Organismo di partenariato: Entra il rappresentante dell'articolo 17

Novità importanti anche per l’Organismo di partenariato della risorsa del mare che vede l’ingresso di un rappresentante dell’articolo 17 designato dall’Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP). Grazie a questo provvedimento si va a colmare un vulnus che impediva a chi effettivamente vive quotidianamente il porto di non essere presente in questo importante organo consultivo.

Sempre per l’art. 17 questo Decreto Legislativo apporta novità molto sentite dai portuali. Per la prima volta e in maniera chiara ed inequivocabile stabilisce che la disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo è una disciplina speciale. Queste poche righe rivoluzionano e riconducono finalmente nella giusta, corretta e reale interpretazione circa la fornitura di manodopera all’interno dei porti.

Ma ciò che veramente è rivoluzionario, e metaforicamente parlando chiude un cerchio iniziato nel 1994, è l’abrogazione del comma 9. Ossia si è eliminato il divieto per le società incaricate ex art. 17 comma 2 e 5, di fatto le Compagnie Portuali, di svolgere un servizio di interesse economico generale. Di qui quindi consegue anche la definitiva abrogazione del vecchio Decreto del ministro dei Trasporti e della Navigazione, Fiori, che nel 1994 indicava quali fossero i servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all’utenza portuale.

Ora bisognerà attendere come saranno declinate tutte queste innovazioni, nella speranza che si vada comunque verso un modello comune e virtuoso di Compagnia come da anni vanno sostenendo le Compagnie Portuali di Civitavecchia e Ravenna, veri modelli di gestione ed efficienza del Pool di manodopera.

Le considerazioni del cluster marittimo

Al di là delle considerazioni che siano personali, politiche o di categoria, si deve essere onesti nel ribadire che il **ministro Delrio insieme al consigliere, Ivano Russo**, abbiano svolto, grazie anche alla partecipazione attiva di molti stakeholders portuali, un gran lavoro.

Un risultato frutto quindi dell’intelligenza nel saper ascoltare e accogliere le giuste e motivate esigenze del cluster portuale e nell’andare ad esaminare direttamente ciò che accade realmente negli scali marittimi. Di qui la sintesi che ha dotato il Sistema Italia di quei strumenti che se usati correttamente potranno certamente traghettare la Portualità italiana nel futuro, salvaguardandola dagli elementi negativi che una globalizzazione incontrollata potrebbe causare.

Venezia "Master of Fresh" al Fruit Logistica / GALLERY

Berlino - Il 2018 si apre con il debutto del Porto di Venezia al salone di riferimento a livello mondiale per la logistica dell'ortofrutta: lo scalo veneziano ha avuto infatti una presenza di successo la scorsa settimana al Fruit Logistica di Berlino, per promuovere sui mercati esteri uno dei propri comparti di eccellenza



Berlino - Il 2018 si apre con il debutto del Porto di Venezia al salone di riferimento a livello mondiale per la logistica dell'ortofrutta: lo scalo veneziano ha avuto infatti una presenza di successo la scorsa settimana al Fruit Logistica, Fiera in scena in questi giorni a Berlino, per promuovere sui mercati esteri uno dei propri comparti di eccellenza per cui vanta asset competitivi a livello internazionale: «Rispetto al comparto dei deperibili è il momento di giocare la nostra partita dato che possiamo contare su diversi assi - commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino - oltre ai servizi marittimi diretti con i Paesi del Mediterraneo che sta registrando un significativo incremento dell'export nel settore ortofrutta e deperibili, anche il servizio diretto col Far East ha portato in dote l'import dall'Indonesia di ananas aprendo ad altre tipologie di frutta fresca da importare tramite il nostro scalo. Inoltre, i nostri servizi Ro-Ro con la Grecia, che mettono in connessione questo mercato con il centro dell'Europa attraverso il servizio intermodale su treno fino a Francoforte, da sempre trasportano prodotti deperibili. Il tutto è supportato da una piattaforma logistica di movimentazione e magazzinaggio di prodotti a temperatura controllata che è diventata un vero e proprio fiore all'occhiello del nostro porto».

Per la promozione del comparto, il Porto di Venezia ha coniato anche un marchio dedicato, "Masters of Fresh", un richiamo internazionale alla storia di Venezia, partendo dal duplice significato del termine Master.

- segue

I veneziani infatti erano “Masters” del fresco, ovvero comandanti delle navi che storicamente hanno tracciato e percorso da pionieri le Vie delle Spezie (che erano tre di cui una combaciava con la Via marittima della Seta), oltre che Maestri dell’arte della conservazione dei deperibili grazie anche all’uso delle spezie.

Altro richiamo all’eccellenza dei fautori della Serenissima è quello ai Fondaci, che non erano semplici luoghi di stoccaggio della merce, ma anche di concentrazione dei controlli per favorire la semplificazione delle pratiche commerciali, così come oggi le strutture di eccellenza e i controlli unificati del porto di Venezia garantiscono il traffico veloce dei deperibili attraverso la catena del freddo.

A presentare questi asset a Fruit Logistica, numerosi operatori del porto che hanno preso parte ad un press meeting. In rappresentanza degli agenti marittimi, presente Alessandro Santi che ha voluto ricordare come «Venezia vanta diverse linee marittime col Mediterraneo sia container e sia Ro Ro e ora punta a consolidarne e intensificarle in particolare con il Paesi più dinamici nell’export di ortofrutta»; Stefano Coccon, delegato per gli Spedizionieri ha specificato che «l’esperienza maturata in questi anni, in particolar modo con il green corridor, ha consentito di creare nel nostro scalo forti competenze e una proficua collaborazione tra le imprese e gli enti pubblici devoluti ai controlli, Agenzia delle Dogane e Uffici di Sanità *in primis*. *Oggi possiamo affermare che c’è un terreno fertile basato su una volontà condivisa per attrarre nuovi traffici di prodotti freschi nello scalo lagunare*»; ma i segreti della catena del freddo sono stati svelati dal direttore commerciale del Venice Green Terminal, Claudio Iccardi che ha focalizzato l’attenzione sull’efficienza della Struttura di Vgt, sia per il rispetto della Catena del Freddo, sia per le competenze nel Settore, relative ai Controlli Qualità, report di Stato della merce importata e stoccata, Servizio di Ri-spedizioni merce nei Mercati e piattaforme commerciali in Italia ed Europa.

A dare prova di quanto dichiarato dagli operatori del porto la testimonianza di un cliente egiziano che ha espresso il suo apprezzamento per la qualità e l’efficienza dei servizi del Porto di Venezia.

- segue

Non a caso il Porto di Venezia ha voluto scegliere un testimonial egiziano: questo, insieme alla posizione dello stand che si trova strategicamente all'interno del Padiglione dedicato ai Paesi del Med, è segno della volontà di puntare con forza a quest'area - in primis sull'Egitto -, che sta registrando le crescite più significative nell'export di prodotti freschi.

Fruit Logistica ospita ogni anno oltre 3.000 espositori, provenienti da tutta la catena del valore del fresco, e 75.000 visitatori da 130 Paesi che investono sulla fiera per concretizzare il loro potenziale di business nel commercio internazionale di prodotti freschi. Fruit Logistica copre ogni singolo comparto del fresco e crea eccellenti opportunità di contatto tra i top decision maker ad ogni livello dell'industria.

Porti e città: Nogarin, lo schiaffo del Tar al Governo. Via libera a nomina nel Comitato di gestione dell'AP

(FERPRESS) – Livorno, 13 FEB – “Oggi il Tar della Toscana ha emesso una sentenza destinata a riscrivere i rapporti tra la città di Livorno e il suo porto. Il tribunale ha dato infatti il via libera alla mia designazione all'interno del Comitato di gestione dell'Autorità portuale del Mar Tirreno nord ovest, annullando la nota del 25 agosto 2017 con cui il presidente dell'Authority Stefano Corsini aveva respinto la mia nomina”.

E' quanto scrive su Facebook Filippo Nogarin, sindaco di Livorno. “Si tratta di una sentenza di importanza capitale e di uno schiaffo sonoro sia al Ministero dei Trasporti che all'Autorità di sistema: nella legge di riforma delle Port authority, ha sottolineato il Tar, non c'è scritto da nessuna parte che un sindaco non possa sedere nel Comitato di gestione. Non solo. Nel momento in cui la Giunta ha designato l'ing. Filippo Nogarin, l'Autorità portuale si è limitata ad opporsi alla nomina senza nemmeno valutare il contenuto del mio curriculum. E questo, secondo il tribunale, a riprova che non c'è stata alcuna valutazione “tecnica”.

Io sono stato l'unico sindaco a mettere la faccia e a battermi in prima persona per difendere il diritto dei cittadini ad avere un loro rappresentante all'interno delle nuove Autorità portuali. La sentenza di oggi certifica che si trattava di una battaglia sacrosanta.

A questo punto mi aspetto che tutti gli altri sindaci delle città portuali, magari sotto l'ombrello dell'Anci, impugnano davanti alla Consulta il correttivo alla riforma dei porti, voluto dal ministro Delrio lo scorso dicembre per escludere ufficialmente i sindaci dai Comitati di gestione delle Autorità portuali. Una norma che punta a spezzare il legame tra porto e città e che, non è certo un caso, è stata presa da un governo targato Pd che negli ultimi anni ha perso praticamente tutte le città portuali. Da Carrara a Trieste, da Genova a Civitavecchia, da Savona a La Spezia. A Livorno, naturalmente”, conclude il post.

AUTHORITY: IL DECRETO LO TAGLIA FUORI

Nogarin vince al Tar ma perde il posto in cda

■ ZUCHELLI IN CROVACA

di Mauro Zuccheri
LIVORNO

Il sindaco Filippo Nogarin canta vittoria via Facebook: parla di «schiaffo del Tar al governo» sul rapporto fra porto e città. Tutto nasce dal fatto che i giudici amministrativi hanno dato torto al sindaco nel lungo braccio di ferro con Palazzo Civico per il fatto che nell'estate scorsa aveva per la seconda volta respinto al mittente l'auto-candidatura di Nogarin.

Per una singolare coincidenza dei tempi, la sentenza arriva proprio mentre si discute sulla Gazzetta Ufficiale il decreto legislativo - da tutti ribattezzato il "correttivo" - con cui si precisa che nei nuovi comitati di gestione delle Autorità portuali post riforma, una sorta di consiglio di amministrazione anziché un "parlamentino" com'era in passato, non può stare né chi ha incarichi di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale, né i titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratori di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico. Non solo: decade chiunque sia presente in un comitato di gestione e abbia queste caratteristiche. Di più: l'altolà vale anche dopo la cessazione dall'incarico.

La conseguenza sulla realtà è ancor più paradossale. L'evoluzione successiva dei rapporti fra le due istituzioni è stata tale che, dopo la lunga battaglia a suon di carte bollate, Nogarin siede tranquillo nel comitato.

Le porte gliel'aveva aperte il Tar, ma limitatamente alla prima seduta di settembre. Invece lui è rimasto lì e nessuno ha avuto più niente da ridire, men che meno il presidente.

Stefano Corsini. Appena arriva il giudizio del Tar a dargli (in parte) ragione, ecco che Nogarin col nuovo decreto viene messo fuori dal comitato portuale.

In realtà, il giudizio del Tribunale amministrativo è un po' più articolato di così: «imprevedibile» il ricorso iniziale; «irrammendabile» i primi, i secondi (in parte) e



Palazzo Rosciano, quartier generale della nuova Autorità portuale di Livorno e Piombino



Stefano Corsini (Authority)



Il sindaco Filippo Nogarin

Porto: il Tar dà ragione a Nogarin ma il decreto lo esclude dal comitato

Sulla base della sentenza il sindaco chiama a raccolta le città portuali (e l'Anci) per dare battaglia alla Consulta

i terzi motivi aggiunti. Ma allora dov'è che Nogarin ha vinto? Il cuore di tutto è nel passaggio dalla prima nomina via consiglio comunale già bacchettata dal Tar) alla auto-nomina his. Il sindaco capisce la lezione e cambia procedura: si auto-nomina e allega un curriculum. Lui lo ritiene a prova di bomba, a dirla tutta ci vorrebbe ben altro per poter parlare di comprovata espe-

rienza e professionalità nel campo specifico. Solo che Corsini si è limitato a dire che confermava la bocciatura di quella designazione. L'ha fatto per il timore che un giudizio sul curriculum sembrasse uno sfregio personale alle qualità del sindaco?

Alla fin fine arriva il "correttivo" e dunque l'effetto concreto della sentenza è una sorta di "pietra tombale" retroattiva per

evitare di dar corda a eventuali strascichi sulla legittimità delle sedute del comitato di gestione alla presenza di Nogarin, quando il giudizio era ancora a battagmarla.

«Delle sentenze non si può che prendere atto. Il "correttivo" risolve comunque ogni ambiguità in materia: dalla sponda del Tar, la reazione di Corsini è in queste pochissime ri-

ghe. Dev'essere l'indizio che vuol proseguire con la pacificazione: non a caso, la Consulta mette i soldi in varie iniziative del Comune.

Nel post invece Nogarin dice che lo schiaffo va anche al governo, ma nel titolo circoscrive la sberle al governo. Il motivo c'è: il sindaco guarda al futuro e cerca di utilizzare la sentenza per contestare il "correttivo" del governo. Lo fa chiamando «tutti gli altri sindaci delle città portuali, magari sotto l'ombrello dell'Anci» a impugnare davanti alla Corte Costituzionale il "correttivo" alla riforma dei porti, voluto dal ministro Delrio lo scorso dicembre per escludere ufficialmente i sindaci dai comitati di gestione delle Autorità portuali». Nogarin torna a dar battaglia contro «una norma che punta a spezzare il legame tra porto e città». Non è per una coincidenza l'ha presa «un governo tagato Pd che negli ultimi anni ha perso praticamente tutte le città portuali da Carrara a Trieste, da Genova a Civitavecchia, da Savona a La Spezia. E Livorno, naturalmente».

AUTORITÀ PORTUALE

Tar, colpo di scena: ha ragione Nogarini

L'AFFONDO DEL SINDACO

«MI AMAREGGIA LA DIMOSTRAZIONE CHE QUESTO GOVERNO NON RIFUGGE DAL FARE LEGGI AD PERSONAM PUR DI COLPIRE IL SINDACO DI LIVORNO E IMPEDIRGLI DI RAPPRESENTARE LA SUA CITTÀ»



■ A pagina 8

Authority, colpo di scena Tar Nogarini può autonominarsi

Comitati di gestione: la sentenza sul caso-Livorno

STA DIVENTANDO un vero rebus quello che doveva essere un dettaglio secondario della legge di riforma dei porti, ovvero la presenza dei sindaci nei comitati di gestione delle Autorità portuali di sistema. E Livorno è il nodo focale dello scontro: perché l'autonominazione del sindaco Nogarini nel comitato è stata inizialmente bocciata dal presidente dell'AdsP Corsini, poi ammessa nelle more del ricorso al Tar dello stesso Comune, quindi nuovamente bocciata dal recentissimo decreto sui "correttivi" alla riforma. Salvo essere riammessa dal Tar della Toscana con una sentenza in data 31 gennaio, quindi precedente al decreto "correttivo" ma resa nota solo ieri. Una sentenza in cui si adombra anche – sia pure indirettamente – la libertà di rappresentanza stabilita dalla Costituzione (citati art. 3, 21 e 51). Sentenza che si è incrociata con il nuovo de-

creto dei "correttivi" che esclude i sindaci. Insomma, un enorme pasticcio.

LA DECISIONE del Tar di Firenze, pubblicata in data 12 febbraio è firmata dal presidente della 1° sezione Manfredi Atzeni e consta in una dozzina di pagine di diritto che spiegano anche i numerosi "addendum" da parte del Comune, fino all'ultimo del 12 novembre scorso. Complicata e approfondita, la sentenza respinge alcune delle considerazioni del Comune nel primo ricorso e in alcuni degli addendum ma dà ragione al sindaco per la sua autonominazione in quanto titolare della richiesta "comprovata esperienza e qualificazione professionale", così come da legge di riforma. Se la sentenza del Tar è però al momento superata – salvo nuovi sviluppi, come l'annunciato ricorso dei sindaci dell'Anpi alla Corte Costitu-

zionale contro il decreto dei "correttivi: ne abbiamo scritto ieri – il suo valore "politico" sta prestando il fianco agli attacchi di Nogarini e di tutti i 5Stelle a livello nazionale. «Sono soddisfatto – ci ha dichiarato Filippo Nogarini – del riconoscimento venuto dal Tar sulla correttezza della mia designazione. Mi amareggia invece la dimostrazione che questo governo non rifugge dal fare leggi ad personam pur di colpire il sindaco di Livorno e di impedirgli di rappresentare la sua città nello strumento di governo del porto. Così come del resto questo governo ha fatto anche sul caso Olt e in altre occasioni. Confermo che andremo alla Corte Costituzionale: e sono curioso di vedere adesso se, in attesa di una sospensiva del nuovo decreto che chiederemo subito, l'AdsP di Livorno mi metterà o meno alla porta».

A.F.



«Sono soddisfatto – ha detto Nogarini – della sentenza, ma mi amareggia che questo governo non rifugge dal fare leggi ad personam pur di colpire il sindaco di Livorno e di impedirgli di rappresentare la sua città nello strumento di governo del porto»



BRACCIO DI PENNO Il sindaco Filippo Nogarini con il presidente dell'Autorità di Livorno Stefano Corbelli, durante un incontro in Comune



ESPONENTE Nicola Fratoianni, candidato di Liberi e Uguali, ieri è stato a Livorno e ha fatto un blitz in porto

LIBERI E UGUALI AL TERMINAL CROCIERE

Fratoianni in Darsena «Le autostrade del mare devono essere rafforzate»

«**SAPPIAMO** che il porto non può risolvere di per sé il tema dell'occupazione in una realtà come questa, ma può dare un aiuto importante in termini diretti e indiretti attraverso l'indotto». Lo ha detto Nicola Fratoianni, segretario nazionale di Si e candidato LeU alla Camera in Toscana, al termine di una visita al porto di Livorno insieme a Fabrizio Pucci, candidato alla Camera uninominale al collegio Toscana 13, Giulio Cesare Ricci, candidato al Senato plurinominale al collegio Toscana 2, Catia Sonetti, candidata al Senato uninominale al collegio Toscana 7, Monica Bellandi e Claudio Riccio entrambi candidati alla Camera plurinominale nel collegio Toscana 2 candidati alla Camera plurinominale collegio Toscana 2. Un tour il loro fra le banchine che prevedono la realizzazione

della futura Darsena Europa. «È necessario investire sulla portualità per molte ragioni - ha aggiunto Fratoianni - per questa città, per questa regione e per questo paese, poiché significa ad esempio pensare a un'idea di trasporto che cominci a liberarsi della gomma rafforzando le autostrade del mare. Significa rafforzare la qualità dell'occupazione che c'è e immaginare un'espansione dell'occupazione possibile in un territorio come quello di Livorno quello della Toscana duramente provato dalla crisi. La portualità per l'Italia, non può essere un settore marginale ma deve essere un elemento di investimento strategico». «È necessario che i progetti di sviluppo vengano portati a termine - ha concluso - e che questo venga fatto nel modo più veloce possibile, naturalmente con grande attenzione all'impatto ambientale che ogni opera produce sul territorio».

«HUB DI RIFERIMENTO»

CARPINO HA RIBADITO L'IMPORTANZA DI UN PORTO COME PIOMBINO, CHE ARCELORMITTAL «INTENDE CONTINUARE AD UTILIZZARE COME HUB DI RIFERIMENTO PER I PROPRI TRAFFICI»

Magona, merci su porto e ferrovia Vertice sul futuro della logistica

Piombino, incontro fra il direttore Carpio e il presidente Corsini

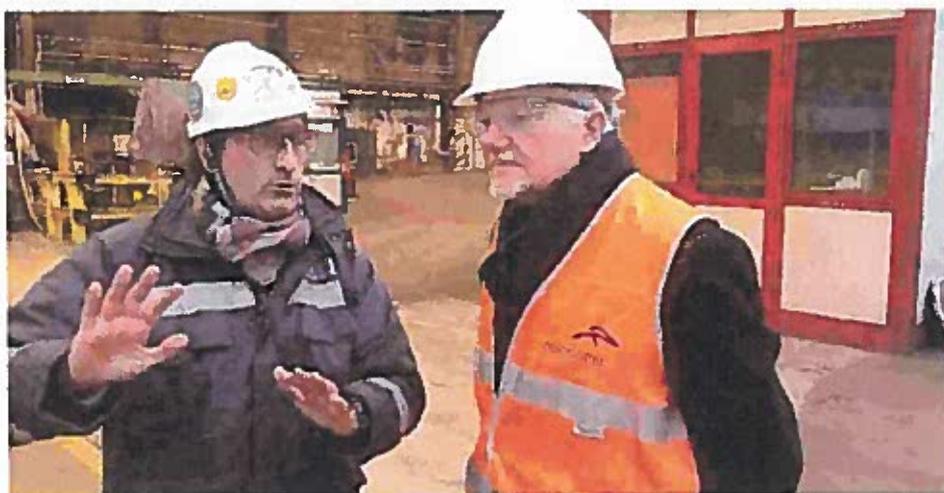
MAGONA guarda al futuro e punta sempre di più al traffico via ferrovia. L'Autorità di sistema dei porti Piombino-Livorno annuncia che sta lavorando ad un piano ferroviario. Ieri il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini ha visitato lo stabilimento ArcelorMittal di Piombino. Una visita per prendere contatto con l'importante realtà di ArcelorMittal, durante la quale ha incontrato il direttore generale Giovanni Carpio, il responsabile della supply chain Stefano Pisaneschi e Stefano Battistini, responsabile della logistica. ArcelorMittal è una delle imprese siderurgiche più

INTERCONNESSIONE

Scalo marittimo e rete ferroviaria sempre più legati

importanti al mondo, con oltre 200 mila dipendenti (612 distribuiti tra tre stabilimenti di Avellino, Canossa, e Piombino). Oggi il gruppo, che si appresta a vivere una nuova fase con la futura acquisizione dell'Ilva, produce in Europa 40 milioni di tonnellate di prodotti destinati all'automotive, al mondo degli elettrodomestici o a quello delle costruzioni edili, e conta sulla ripresa del mercato dell'acciaio per aumentare i propri affari.

«TUTTE le materie prime arrivano via nave - ha detto Pisaneschi, che ha aggiunto - nel 2017 abbiamo movimentato tramite il porto di Piombino 700 mila tonnellate



IL COLLOQUIO Giovanni Carpio (a sinistra) direttore dello stabilimento e il presidente Stefano Corsini

di coils, che vengono trasformati in prodotti finiti attraverso le varie fasi di lavorazione». Per il futuro l'azienda scommette non poco sullo sviluppo delle esportazioni di questi prodotti finiti: ad oggi solo il 6% di materiale zincato riparte via mare ed è destinato essenzialmente alla Turchia, del Nord Africa, ma un domani potrebbero esserci sviluppi interessanti verso nuovi mercati, per raggiungere i quali il traffico via ferro diventa strategico. «In Italia non c'è una cultura del trasporto via treno - ha detto Carpio - se un domani dovessimo sviluppare i nostri mercati, il potenziamento del ferro potrebbero rivelarsi fondamentale, soprattutto



Migliaia di tonnellate di materiali

In ogni caso, sia con ArcelorMittal, che con Arvedi, lo stabilimento Magona movimentata migliaia di tonnellate di merci e l'interconnessione tra porto e rete ferroviaria è fondamentale

per un porto come Piombino, che ArcelorMittal intende continuare ad utilizzare come hub di riferimento per i propri traffici». Corsini, che non ha fatto mistero di stare lavorando ad un piano del ferro di sistema per potenziare i traffici ferroviari di Piombino, ha dichiarato che la posizione dello scalo piombinese nell'ambito del Sistema portuale è strategica per la logistica dell'acciaio: «Siamo contenti che un interlocutore del calibro di ArcelorMittal continui a considerare il porto di Piombino un hub importante per i propri traffici e lavoreremo per sfruttare appieno tutte le potenzialità dello scalo».

m. p.

PIOMBINO

ArcelorMittal non fa passi indietro e nella sostanza nell'incontro di ieri dell'ad Leandro Nannipieri con i sindacati, ha confermato la volontà dell'azienda di procedere, nella vendita di Magona ad Arvedi, al mantenimento della proprietà della verniciatura trasferendola a Genova 12 mesi dopo la vendita dello stabilimento, con i suoi 60 lavoratori. La vicenda comunque approderà in tempi brevi al Mise dopo i passaggi istituzionali già avvenuti con Comune e Regione.

«È stato un incontro interlocutorio - spiega il coordinatore delle rsu Fiom, Claudio Valacchi - l'apertura di un confronto commerciale tra i due gruppi nell'ottica finalizzata alla soluzione dei problemi ancora aperti, tra i quali anche quello della verniciatura. Comunque prosegue l'accordo preliminare presentatoci il 22 gennaio è ancora vigente nonostante la fluidità del nuovo approccio che si dipanerà nelle settimane a venire».

Ovvio che il sindacato continui a ritenere inaccettabile l'ipotesi di cedere il reparto, per la difesa dei 60 lavoratori ma anche della stessa continuità di un'azienda dove un quarto dell'attuale produzione è finalizzata appunto alla verniciatura.

Il sindacato di fabbrica ha quindi deciso di convocare le assemblee generali, mentre ieri dopo l'incontro con Nannipieri, le rsu hanno inviato al Mise la richiesta di incontro urgente.

Le assemblee si terranno giovedì 15 dalle 9 alle 10 per i lavoratori del primo turno e dello spezzato, eccetto zincature che si riuniranno con i colleghi di secondo e terzo turno dalle 21 alle 23.

Nella stessa giornata di ieri visita di cortesia in Magona da parte del presidente dell'Autorità portuale, Stefano Corsini, che ha incontrato il direttore di stabilimento, Giovanni Carpio, il responsabile dell'approvvigionamento, Stefano Pisaneschi, e quello della logistica, Stefano Battistini.

«Tutte le materie prime arrivano via nave - ha detto Pisaneschi - Nel 2017 abbiamo movimentato tramite il porto di Piombino 700mila tonnellate di coils, che vengono trasformati in prodotti finiti attraverso le varie fasi di lavorazione».

«In Italia non c'è una cultura del trasporto via treno - ha detto Carpio - e se un domani dovessimo sviluppare i



Lavoratori Magona a un meeting sulla sicurezza

Magona ad Arvedi, Mittal non molla sulla verniciatura

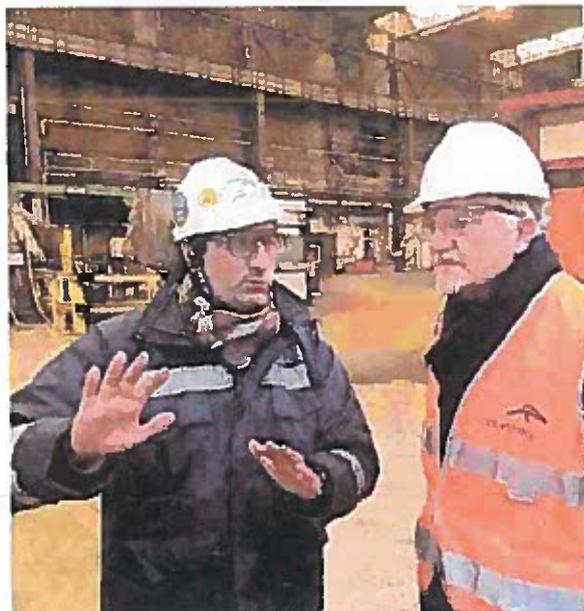
Incontro interlocutorio tra azienda e sindacati
Ieri la visita di Corsini, presidente dell'Autorità portuale

nostri mercati, il potenziamento delle ferrovie potrebbe rivelarsi fondamentale, soprattutto per un porto come Piombino, che la nostra azienda intende continuare a utilizzare come hub di riferimento per i propri traffici».

Il presidente Corsini, che non ha fatto mistero di stare lavorando a un piano del ferro di sistema per potenziare i traffici ferroviari di Piombino, ha dichiarato che «la posizione dello scalo piombinese nell'ambito del sistema portuale è strategica per la logistica dell'acciaio».

«Siamo contenti che un interlocutore del calibro di Magona - ha concluso il presidente dell'Autorità portuale - continui a considerare il porto di Piombino un hub importante per i propri traffici e lavoreremo per sfruttare appieno tutte le potenzialità dello scalo».

(cloz)



Stefano Corsini, a destra, col direttore della Magona, Giovanni Carpio

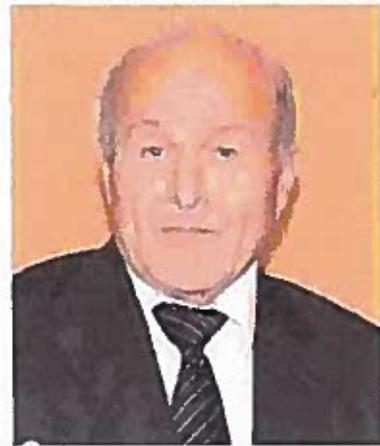
ESPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO RICCHEZZA DA 3 A 4 MILIARDI DI DOLLARI

Rebrab scala la classifica di Forbes Ma non può investire a Piombino

A PIOMBINO la notizia potrebbe suonare addirittura come una beffa. Ma tant'è. Mentre ormai si invoca il cartellino rosso per «l'inadempiente» Rebrab, l'autorevole rivista economica Forbes ci informa che il magnate è addirittura più ricco dello scorso anno. La classifica degli uomini più facoltosi d'Africa, stilata dal giornale americano, vede infatti avanzare il patron di Cevital (74 anni) dal nono posto del 2017 al sesto di quest'anno a pari merito con l'egiziano Naguib Sawiris. La sua fortuna viene oggi stimata in quattro milioni di dollari contro i 3,1 dello scorso anno. Ovviamente Rebrab resta il primo imprenditore del paese e in Algeria Cevital continua a guardare dall'alto in basso ogni altro gruppo industriale. Di più: nessuno in tutta

l'area magrebina riesce solo ad avvicinarsi al patrimonio del padrone di Cevital. Entrato stabilmente nelle classifiche di Forbes cinque anni fa, Issad Rebrab ha guadagnato costantemente posizioni. Tutti i principali giornali algerini hanno riportato la notizia con evidenza non mancando di sottolineare (vedi «Algerie focus») come l'incremento di un miliardo di dollari nell'ultimo anno costituisca una «una prodezza per un industriale che trova estremamente difficile lavorare in serenità nel proprio paese». Ovvero, tradotto in concetti semplici, soldi tanti ma, come la Val di Cornia sa bene, possibilità di esportarli pochissime. Forbes attribuisce le fortune del fondatore di Cevital alla proprietà di una delle più grandi raffinerie di zucchero



Il presidente Issad Rebrab

del mondo (due milioni di tonnellate di prodotto ogni all'anno), ai progetti in Brasile, alle esportazioni all'estero, all'attività del gruppo Brandt in Francia e perfino ad una non meglio identificata «acciaieria italiana».

F.B.

PIOMBINO LA SETTIMANA DI ATTESA SI È ESAURITA

Aferpi e la trattativa con Jindal I sindacati chiedono un nuovo summit

AFERPI: è passata una settimana dall'incontro dei sindacati con il ministro Carlo Calenda per sbloccare la situazione di stallo delle acciaierie. Una settimana fa i sindacati riferirono che «Aferpi ha comunicato di avere iniziato una discussione con Jindal per trovare un accordo tra le parti. Visti i tempi oramai allungati il ministro ha dato tempo ad Aferpi di produrre entro una settimana la documentazione comprovante tale soluzione impegnandosi subito dopo a riconvocare un tavolo ministeriale per aggiornare su tali sviluppi». La settimana di tempo è passata e i contatti tra l'Ad di Aferpi Said

Benikene e i rappresentanti di Jindal ci sono stati, ma ancora non si sa che cosa stia maturando. Secondo alcune indiscrezioni, la trattativa, avviata, avrebbe bisogno di alcuni giorni per essere portata a fondo in modo da capire se ci possa essere un esito positivo o negativo.

I SINDACATI, Fim, Fiom e Uilm di Piombino, però tornano a chiedere il rispetto degli impegni presi, ed essendo trascorsi ormai sette giorni, si aspettano una chiamata dal ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda per un aggiornamento della situazione.

Porto di Civitavecchia

Trasporto marittimo e politiche Ue iscrizioni aperte al secondo Forum

••• GENOVA. **“Shaping the port of the Future. The social, economic and management challenges”**: è questo il titolo del secondo Forum organizzato da The MediTelegraph e On The Mos Way, ospitato quest’anno dall’Autorità di sistema portuale di Civitavecchia. L’evento si svolgerà il 10 aprile prossimo e radunerà nella città laziale i principali protagonisti europei del trasporto marittimo, con un focus particolare su industria crocieristica, sostenibilità, digitalizzazione e politiche comunitarie del trasporto a corto raggio. L’edizione 2017 era stata ospitata da Trieste. Per informazioni e iscrizioni (gratuite) al convegno: forum.themeditelegraph.com. Informazioni telefoniche al numeri 3479838233 e 0105388243. L’offerta di eventi del MediTelegraph proseguirà a giugno con la terza edizione, a Genova, del Forum Shipowners & Shipbuilding: il titolo di quest’anno sarà **“Towards Autonomous Ships”**.

AdSP Mar Tirreno Centrale: giovedì 15 conferenza stampa su risultati missione delegazione Commissione Trasporti e Turismo UE

(FERPRESS) – Napoli, 13 FEB – Giovedì 15 febbraio alle ore 12.30 presso la Sala del Comitato dell'AdSP Mar Tirreno Centrale il Presidente della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo, Karim Delli, ed il Presidente dell' Adsp Pietro Spirito incontrano i giornalisti per una conferenza stampa finalizzata a presentare i risultati della missione di lavoro che la delegazione della Commissione Trasporti e Turismo della UE effettua nel porto di Napoli.

In particolare, si presenteranno gli stati di avanzamento delle opere del Grande Progetto.

L'OPERAZIONE SIMULAVANO LA SPEDIZIONE DI PEZZI DI RICAMBIO: SECONDO L'ACCUSA VOLEVANO SOLO RISPARMIARE SUL COSTO PER LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

I rottami di auto mandati in Medio Oriente Tre imprenditori arrestati a Bari dalla Dda

LUCA NATILE

● Arrivavano nei porti di Bari, Genova e Salerno dentro enormi tir per essere imbarcati alla volta di Libia, Iran ed Egitto. Sui documenti di trasporto e



VIA NAVE
I carichi di rottami venivano esportati attraverso il porto di Bari

sulle bolle che ne certificano la vendita da parte di ditte con sede a Ruvo di Puglia ed Andria, erano «qualificate» come merci comuni, pezzi di ricambio per autoveicoli. In realtà per la normativa italiana erano rifiuti speciali pericolosi che così finivano per essere «scaricati» nei Paesi del Medio Oriente, dell'Africa del Nord, dove la normativa sul trasporto

e lo smaltimento di questo genere di «scarto» ingombrante, parti di motore e di carrozzeria di automobili, per nulla biodegradabile e ad alto potere inquinante, è meno restrittiva. Tutto questo per dare un taglio alle spese per lo smaltimento dei rifiuti.

Avrebbero esportato illegalmente circa 3.500 tonnellate di rifiuti pericolosi e non, tutti pezzi di auto fuori uso, per un valore accertato di profitti illeciti pari a oltre 1,7 milioni di euro. Con le accuse di gestione illecita e traffico transfrontaliero di rifiuti, falso e favoreggiamento, i Carabinieri Forestali di Bari hanno arrestato gli imprenditori Domenico Cassetta di Andria, Domenico Montaruli di Ruvo di Puglia e l'egiziano Deyab Ashraf. Altre sette persone, fra i quali ingegneri ambientali che avrebbero aiutato le imprese coinvolte a predisporre documentazione falsa, sono indagate a piede libero. Nel confronti dei tre arrestati finiti in carcere sono stati anche eseguiti sequestri preventivi pari al presunto illecito profitto e posti i sigilli a quattro aziende.

Stando alle indagini, coordinate dal pm Renato Nitti, gli indagati avrebbero spedito a partire dal 2014, dai porti italiani di Bari, Genova e Salerno, veicoli fuori uso e parti di essi, rimorchi, serbatoi, motori, pneumatici, non preventivamente sottoposti a trattamenti, bonifiche e messa in sicurezza ma semplicemente tagliati. Ogni spedizione, ogni carico era accompagnato da una documentazione che

secondo gli investigatori attestava il falso. In questa maniera, come abbiamo già detto, avrebbero risparmiato milioni di euro di spese di smaltimento dei rifiuti. Erano gli stessi indagati, nelle intercettazioni, a definirli «munnizz», consapevoli di commettere attività illecita tanto che, in una conversazione, uno di loro dice «uccidi il forestale». I rifiuti erano prevalentemente destinati in Iran, Libia, Egitto, Giordania, Afghanistan, Togo, Somalia, Iraq, Nigeria e altri Paesi di Africa e Asia.

L'inchiesta è stata condotta dai Forestali in collaborazione con il Servizio nazionale Antifrode dell'Agenzia delle Dogane. «La cattiva gestione dei rifiuti in Europa produce effetti duraturi sull'ambiente di Africa e Asia, dove interi territorio sono ormai discariche con la nostra immondizia» hanno dichiarato gli inquirenti. Stando ai dati diffusi da Legambiente, contro il traffico illecito dei rifiuti, dal 2002 al giugno 2017, in Puglia, ci sono state 60 inchieste, circa il 17,2% di quelle compiute su tutto il territorio nazionale. Inchieste che hanno portato all'emissione di 176 ordinanze di custodia cautelare, alla denuncia di 420 persone e che hanno coinvolto 72 aziende con oltre 3,5 milioni di tonnellate di rifiuti sequestrate. Nel ciclo illegale dei rifiuti, invece, la Puglia si piazza al secondo posto, con 644 infrazioni accertate, l'11,3% sul totale nazionale, 760 persone denunciate e 294 sequestri effettuati, ed è la prima regione per numero di arresti: 42.

“Autorità portuale, premi e indennità autorizzati”

“Autorità portuale, premi e indennità autorizzati”

Esame dell'imputato Nicola De Nobile, ex segretario generale. La difesa deposita memoria con 80 documenti

“Autorità portuale, premi e indennità autorizzati”

BRINDISI – Nessuna illegittimità dietro le somme percepite a titolo di premi e indennità in seno all'Autorità portuale di Brindisi, secondo l'ex segretario generale dell'Ente, Nicola Del Nobile: ha voluto affrontare l'esame in qualità di imputato per respingere le accuse di peculato e truffa aggravata, in relazione a 450mila euro, mosse in concorso con Vittoria Ligorio, ex dirigente dei servizi amministrativi.



“Non c'è mai stata alcuna contestazione”, ha detto davanti al collegio giudicante, di fronte al quale la pubblica accusa è rappresentata dal pm Francesco Carluccio, al quale è stato assegnato il fascicolo del collega Milto Stefano De Nozza (ora in servizio alla Procura di Lecce). “Abbiamo subito, nel corso degli anni, controlli e ispezioni disposte dal Ministero e il costante monitoraggio dei revisori dei conti: nessuno ha mai sollevato obiezioni”, ha riferito oggi in aula, rispondendo alle domande del difensore di fiducia, Gianvito Lillo. Il penalista ha depositato una corposa memoria difensiva per ricostruire la vicenda oggetto del dibattimento: 40 pagine, più 80 documenti come allegati, documenti ufficiali dell'Ente. Motivi di salute hanno impedito oggi l'esame di Vittoria Ligorio, l'ex dirigente che ha sempre respinto le accuse.

Qualsiasi ipotesi di irregolarità è stata esclusa in occasione della scorsa udienza dall'ammiraglio Salvatore Giuffrè, segretario generale sino a qualche tempo fa. Giuffrè è stato citato in qualità di teste e ha precisato che le somme furono liquidate dopo che l'Autorità portuale ha ottenuto il via libera dal Ministero e dall'Assoporto, ai quali era stato chiesto un parere. Il teste, inoltre, ha confermato che la liquidazione dei premi di produzione e delle altre indennità è ripresa di recente, dopo essere stata sospesa in corrispondenza dell'avvio del procedimento penale che ha portato al rinvio al giudizio di Del Nobile e Ligorio.

La requisitoria del pubblico ministero è attesa in primavera.

Ospitate dall' Authority di Gioia Tauro al "Fruit **logistica** 2018"

Ditte dell' area portuale a Berlino

Il salone mondiale dei trasporti occasione per promuovere le eccellenze

Domenico Latino GIOIA TAURO L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato al Fruit **Logistica** 2018, il salone leader mondiale della promozione dei prodotti ortofrutticoli, che si è tenuto a Berlino dal 7 al 9 febbraio.

A darsi appuntamento nella capitale tedesca sono stati oltre 3 mila espositori provenienti da 84 Paesi, distribuiti sui 124 mila metri quadri della più grande fiera europea e mondiale del settore visitata da oltre 76mila visitatori.

Si tratta di un' occasione molto importante per promuovere il sistema imprenditoriale calabrese di settore, che attraverso il porto di Gioia Tauro ha un accesso diretto al mercato estero.

Come di consueto da cinque anni, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato in sinergia e all' interno dello stand espositivo organizzato dalla Regione Calabria per promuovere il porto di Gioia Tauro nel circuito mondiale del trasporto dei prodotti ortofrutticoli che fanno parte della tradizione d' eccellenza calabrese.

Non a caso, l' Ente ha inteso essere presente a questo importante evento anche per supportare e promuovere le aziende presenti nelle aree portuali che fanno parte della propria circoscrizione, per offrire loro un vasto ventaglio di occasioni, contatti e possibilità di incontri per stringere e sviluppare futuri accordi con i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della filiera dei trasporti di settore a livello mondiale.

Nello specifico, in questa occasione l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha ospitato in Fiera tre aziende operanti nell' area portuale di Gioia Tauro: la "Caronte & Tourist **Logistics** srl", la "Saimare Gioia Tauro srl" e la "Desi Shipping Services srl". Per queste aziende il Fruit **Logistica** rappresenta da anni un appuntamento fisso per incontrare operatori di settore di livello internazionale.

In sintesi

Da cinque anni l' Autorità portuale di Gioia Tauro partecipa al "Fruit **Logistica**", il più importante salone mondiale dei trasporti, che si tiene a Berlino ospitando ditte dell' area portuale per le quali questa vetrina è un' importante occasione per tessere rapporti commerciali.

Quest' anno, nello stand della Regione Calabria erano presenti "Caronte & Tourist **Logistics**", "Saimare Gioia Tauro" e "Desi Shipping Services".

Ponte Messina: ingegneri divisi, da cattedrale nel deserto a svolta per l' Italia

Ponte sullo Stretto di Messina, gli esperti si dividono. Di Dio: "Da solo inutile, serve un piano globale". Muscolino: "Senza non avremo mai le infrastrutture"

" Da solo il ponte sullo Stretto sarebbe come la cattedrale nel deserto ". Vincenzo Di Dio , presidente dell' Ordine degli ingegneri della Provincia di Palermo, amplia i termini del ragionamento. E nei giorni in cui il ponte che dovrebbe collegare la Sicilia al resto d' Italia è tornato d' attualità rilanciato dal leader di Forza Italia, Silvio Berlusconi , e, prima di lui, dal governatore siciliano, Nello Musumeci, spiega che la questione non può essere "ponte sì, ponte no". " Se si propone la costruzione di una cattedrale la risposta potrebbe essere a priori sì - dice all' Adnkronos -, ma se la cattedrale è nel deserto la risposta può diventare no e se si considera la possibilità di costruire tante chiese più vicine ai fedeli invece della cattedrale, la risposta potrebbe essere un forse". Il tema, allora, andrebbe posto in maniera diversa. Bisogna chiedersi, è la tesi del numero uno degli ingegneri di Palermo, "se il Governo nazionale ha intenzione di fare dell' Isola quella piattaforma che per vocazione e collocazione geografica la Sicilia può essere nell' area del Mediterraneo. Se sì, è chiaro che il ponte è una delle opere da realizzare in questo contesto ". Ma non l' unica, avverte Di Dio. Perché " avrebbe poco senso l' attraversamento rapido dello Stretto

se le merci continuassero a viaggiare su autostrade come la Palermo-Catania, la Catania-Messina o la Palermo-Messina nello stato in cui oggi si trovano ". Il ponte, allora, andrebbe integrato in " un piano di rinnovamento infrastrutturale globale che riguardi tutta la Sicilia" e che passi dal potenziamento del trasporto ferroviario così come da quello portuale e aeroportuale. "S olo un globale rinnovamento infrastrutturale dei trasporti farebbe diventare la Sicilia hub del Mediterraneo " dice Di Dio. Una tesi che non convince, però, più di tanto, Giuseppe Muscolino , professore ordinario di Scienza delle costruzioni all' Università di Messina , che per anni ha lavorato al progetto facendo parte anche del Comitato scientifico della società Stretto di Messina. " Senza il ponte le infrastrutture non le avremo mai - spiega all' Adnkronos -. Questa è una certezza, lo abbiamo visto in tutti questi anni ". Anni in cui il progetto, che nel 2011 sembrava a un passo dalla posa della prima pietra, ha subito continui 'stop and go'. "Il progetto esecutivo doveva essere cantierabile in un anno se il Cipe avesse approvato l' ultima modifica" ricorda

- segue

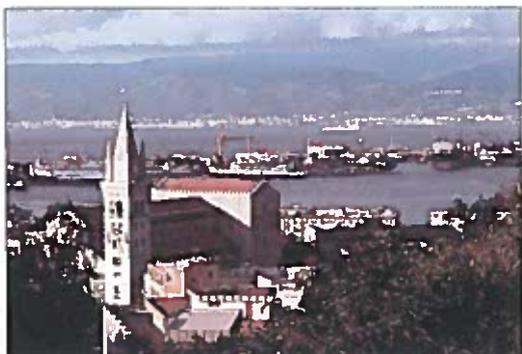
Muscolino. Un'opera imponente quella pensata dal pool di esperti che al progetto ha lavorato per oltre 15 anni: lungo circa 3,3 chilometri, sei corsie stradali e due binari per una larghezza di circa 60 metri, con torri alte quasi 400 metri. " Nella prima fase, circa 30 anni fa - spiega il docente universitario -, si pensava di fondarle nel mare, ora la tecnologia si è evoluta e le torri saranno al villaggio Ganzirri, a Messina, e a Villa San Giovanni". Il ponte dovrebbe essere costruito a circa 70-80 metri sopra il livello del mare per permettere il passaggio delle navi di crociera. " Gli ambientalisti dicevano che l'ombra dell'infrastruttura poteva disorientare la fauna ittica, ma essendo così alto è un'ipotesi impossibile " assicura Muscolino. L'ex presidente del Senato, oggi candidato di LeU, Pietro Grasso, sabato a Palermo ha bocciato l'opera. " Che ce ne facciamo di un ponte che congiunge due deserti? Serve solo a qualche multinazionale, a qualche politico per guadagnare consensi " ha detto ampliando le fila dei 'no ponte' che hanno nel sindaco di Messina, Renato Accorinti, la loro bandiera. " E' una stupidaggine. Il ponte crea sviluppo nelle terre che collega" dice Muscolino. Un esempio? " Il ponte di Akashi Kaikyo, il ponte sospeso più lungo del mondo che sorge in Giappone, unisce la città di Kobe sull'isola di Honshu all'isola Awaji, un'isola che era quasi disabitata e fu realizzato proprio per svilupparla ". Per il professore dell'Università di Messina non ci sono dubbi. " Il ponte è un'opera fondamentale per lo sviluppo della Sicilia, che è un'isola ricca, ma troppo isolata. Messina, poi, è un'isola nell'isola: è una città emarginata, depressa, con i giovani in fuga". Basti pensare alle ricadute in termini occupazionali. "Per realizzarlo serviranno tra i 7 e i 10 anni - spiega Muscolino - e diverse centinaia di persone ". "C'è un bisogno di operai, maestranze, ingegneri, tecnici, geometri, architetti, progettisti, geotecnici " gli fa eco Mario Di Paola, professore ordinario di Scienza delle costruzioni all'Università di Palermo. " Le Università di Reggio, Messina, Catania, Enna, Palermo e quelle del Sud in generale beneficerebbero in maniera enorme della costruzione dell'opera - assicura all'Adnkronos - perché si dovranno fare tantissime prove. Gli investimenti in ricerca saranno enormi, con l'incremento di laboratori e centri di eccellenza riconosciuti in tutto il mondo ". Con gli Atenei del Mezzogiorno al centro del mondo scientifico per un decennio per i giovani laureati si aprirebbero tante possibilità. " Potrebbe essere una buona occasione per far tornare nell'Isola i nostri cervelli in fuga - assicura Muscolino -. Ci sarebbero investimenti e posti per questi giovani, cosa che il sindaco di Messina non capisce perché ne fa una questione ideologica ". Tra le obiezioni sollevate dal fronte del 'no' ci sono la presenza nell'area dello Stretto della faglia più pericolosa del Mediterraneo e i costi dell'opera. " Facendo un paragone - dice subito il professore dell'Università di Messina -, il ponte costava poco di più della terza via metropolitana di Roma e molto di meno del Mose. Non ha un costo stratosferico, è una delle tante grandi opere che si realizzano in Italia. Il problema sismico? Non esiste. Il ponte ha una struttura molto flessibile e i terremoti non fanno danni sulle strutture flessibili, ma su quelle rigide" . C'è poi il tema dell'impatto ambientale. " Naturalmente è un'opera gigantesca, imponente, che modifica completamente lo skyline dello Stretto - ammette Di Paola -, ma bisogna accettare la modernità. Hanno fatto ponti sospesi dappertutto. Ha un impatto visivo, certo, ma queste sono opere meravigliose ". Di più. Secondo Muscolino il ponte sullo Stretto potrebbe " rendere piacevole" una zona, quella in cui sorgerebbero le torri, che "dal punto di vista architettonico non è gradevole" . " Il ponte di San Francisco è una grossa attrazione turistica - continua -. Noi, come comitato scientifico, avevamo suggerito all'impresa di creare delle torri panoramiche, sarebbe come salire su un'altezza tripla della Torre Eiffel ". Così il ponte che collega la Sicilia al resto del Continente sarebbe " una notevole attrazione turistica " perché "non esiste al mondo " una struttura di queste dimensioni e " molti turisti verrebbero a visitarlo ". "O ovviamente il paesaggio cambierebbe - prosegue Muscolino -, però un ponte fatto bene è un'opera d'arte, non solo un punto di passaggio ". E l'ostilità all'opera da parte del fronte del 'no' che negli anni è stato protagonista di numerose battaglie e che a ogni annuncio di una rinnovata attenzione al progetto si dice pronto a scendere in piazza? " Molti messinesi oggi hanno cambiato idea " assicura Muscolino, che ammette che sul ponte c'è stato "un errore clamoroso". Di comunicazione innanzitutto. " Berlusconi che lo ha fatto apparire come se fosse una sua idea personale, così molti antiberlusconiani si sono schierati

- segue

a priori contro ". Il resto, è la tesi del professore universitario, lo ha fatto l' ex amministratore delegato della società Stretto di Messina, Pietro Ciucci . "L e prime volte - ricorda - venne a Messina con un atteggiamento poco conciliante, cercando di imporre un progetto redatto da chi a Messina era venuto solo un paio di volte. Serviva, invece, una persona più diplomatica, negli anni il comportamento è cambiato, sono state accolte le richieste della città e le osservazioni dell' Università. Ma l' atteggiamento iniziale ha creato notevoli malumori ". Insomma l' ostilità al ponte sullo Stretto, secondo il docente dell' Ateneo di Messina, è nata da " un difetto di comunicazione: invece di presentare l' opera come strategica per lo sviluppo se ne è fatto un tema politico". "O prima o dopo il ponte si farà - assicura Di Paola -, è una questione solo di tempo. La Sicilia ne avrebbe un vantaggio enorme, Messina e Reggio diventerebbero una sola città e ci sarebbe un flusso continuo di mezzi e persone. Io non concordo con chi dice che sarebbe una cattedrale nel deserto ". Il suo sì al ponte è legato allora, " non tanto all' opera in sé ", ma a quello che comporterebbe in termini di ricchezza per tutta la Sicilia, per la Calabria, per le Università e per l' Italia intera. Sarebbe una svolta" . E il rischio infiltrazioni da parte della criminalità organizzata? " Da cittadino comune - dice Di Paola - credo che un sistema di queste proporzioni, con investimenti finanziari dell' ordine di una finanziaria nazionale, avrà anche gli anticorpi per difendersi da eventuali attacchi con controlli accurati da parte delle autorità competenti ". Né il ponte sullo Stretto potrà diventare un' incompiuta. " Sarebbe un affronto per l' Italia perché i riflettori di tutto il mondo saranno puntati su quest' opera ". (Adnkronos)

Porti: insabbiamento a Tremestieri, approdo off limits

Maltempo e scirocco hanno causato problemi. Servirà dragaggio



(ANSA) - PALERMO, 12 FEB - Oltre 25mila metri cubi di sabbia da eliminare al porto messinese di Tremestieri e una draga che arriverà soltanto all'inizio della settimana. L'ondata di maltempo ed il conseguente scirocco ha nuovamente reso off limits il porto di Tremestieri. La sabbia entrata nel bacino con la mareggiata alimentata dal forte evento di scirocco ha avuto effetti devastanti. Dopo il dragaggio ci vorranno i tempi tecnici per eliminare la sabbia prima che la Capitaneria di porto conceda il via libera per la riapertura del porto.(ANSA).

Eugenio Grimaldi è cittadino onorario di Palermo: "Ha contribuito alla crescita del porto"

*Eugenio Grimaldi rappresenta il gruppo omonimo, fondato nel 1947 e specializzato nel settore del **trasporto marittimo** delle merci e del collegamento passeggeri*

Il sindaco Leoluca Orlando, "manifestando gratitudine e stima per l'importante contributo dato a favore della crescita e dello sviluppo del territorio e del porto di Palermo", ha conferito oggi pomeriggio, a Villa Niscemi, la cittadinanza onoraria della città di Palermo a Eugenio Grimaldi, che rappresenta il Gruppo omonimo, fondato nel 1947 e specializzato nel settore del **trasporto marittimo** delle merci e del collegamento passeggeri. Gallery.

Comune

Cittadinanza onoraria a Grimaldi

OOO È stata conferita ieri dal sindaco Leoluca Orlando la cittadinanza onoraria ad Eugenio Grimaldi, rappresentante del gruppo fondato nel 1947 e specializzato nel **trasporto marittimo** di merci e passeggeri. La cerimonia è avvenuta a Villa Niscemi, Orlando ha «manifestato gratitudine e stima per l'importante contributo dato a favore della crescita e dello sviluppo del territorio e del porto».

Sant' Agata Militello, firmato ieri il verbale di inizio lavori

Porto dei Nebrodi, il cantiere della grande opera è decollato

Mobilizzazione di mezzi e maestranze dell' impresa aggiudicataria

Giuseppe Romeo Sant' Agata Militello Il direttore dei lavori, ing. Salvatore D' Urso, ha sottoscritto il verbale di constatazione di inizio lavori per il completamento del Porto dei Nebrodi. «Tale adempimento - comunica il sindaco Sottile - segue il verbale di consegna parziale dei lavori del 17 gennaio. Come prescritto dalla normativa, il direttore dei lavori ha certificato il concreto inizio a seguito di una specifica verifica condotta sul cantiere, avvenuta in data odierna (ieri, ndc). Si tratta di un passaggio di straordinaria importanza sul piano sostanziale - commenta Sottile - che decreta, senza alcun dubbio, che i lavori per la realizzazione del porto sono oggettivamente partiti».

Sulla banchina già da qualche settimana si era registrato un intenso movimento di uomini e mezzi per l' avvio della fase di incantieramento mentre i pescatori, le maestranze dei cantieri e tutti gli utenti dell' area portuale hanno proceduto, come disposto dal Circomare, alla rimozione delle unità da pesca e da diporto a secco sulla banchina e di ogni attrezzatura o altro materiale giacente nell' area portuale. Le imbarcazioni in temporaneo disarmo sono state trasferite nell' area comunale alle spalle del porto, nella zona dell' ex mattatoio. Nei

prossimi giorni si attende quindi l' emissione dell' ordinanza del comandante del Circomare, Michele Rossano, per l' interdizione delle aree interessate dal cantiere e la disciplina delle attività nello specchio d' acqua antistante al bacino portuale. Partito dunque il countdown dei 660 giorni previsto dal contratto nei quali l' impresa Cogip di Tremestieri Etneo dovrà portare a termine i lavori che, una volta ultimati, consentiranno di portare alla luce una delle infrastrutture portuali più importanti dell' intera Sicilia. Oltre 521 mila i metri quadri di estensione, uno specchio d' acqua di 386 mila metri quadri, per 1094 posti barca, locali commerciali, spazi verdi, servizi recettivi e per le attività nautiche. Previsti il prolungamento della diga foranea, dagli attuali 708,20 metri a 1.150 metri, la realizzazione del molo sottoflutto sino a 610 metri e della banchina di riva. 30 milioni 840 mila euro l' importo complessivo dei lavori, di cui poco più di 2 milioni 400 mila euro per gli oneri di sicurezza, su un appalto complessivo di poco superiore a 35 milioni. Infine avviato il procedimento per la costituzione della commissione di collaudo tecnico-

amministrativo e statico in corso d' opera. Pubblicato l' atto di interpello, redatto dal rup Basilio Ridolfo, per la segnalazione di tecnici in forza alle amministrazioni aggiudicatrici d' aventi i requisiti di legge, ossia la laurea in ingegneria o architettura, per l' assunzione dell' incarico di componente della commissione. Le manifestazioni di interesse dovranno pervenire entro il 28 febbraio.

Sant' Agata

Aperto il cantiere per realizzare il porto a Piana

OOO L'ingegnere Salvatore D' Urso, direttore dei lavori per il completamento delle strutture del porto di Sant' Agata Militello ha sottoscritto il verbale di constatazione di concreto inizio, nel cantiere dell' impresa Cogip di Tremestiere Etneo, delle attività di maestranze, tecnici ed operai per realizzazione dell' importate opera marittima. «Si tratta di un passaggio, non solo formale, ma di straordinaria importanza sul piano sostanziale che decreta, senza alcun dubbio, che i lavori per la realizzazione del porto», riporta il comunicato del sindaco Carmelo Sottile. Il Rup, ingegnere Basilio Ridolfo ha avviato il procedimento per la costituzione della commissione di collaudo tecnico -amministrativo e statico in corso d' opera, della struttura portuale. Le manifestazioni di interesse per quanti vogliono fare parte della commissione dovranno pervenire nella sede comunale entro questo mese. (*ndr*)

Volumi in crescita per i porti russi

Mosca - A gennaio gli scali hanno movimentato quasi 62 milioni di tonnellate di merce, con un incremento del 2,4% rispetto all'anno precedente.



Mosca - **A gennaio i porti russi sono cresciuti. In particolare gli scali hanno movimentato quasi 62 milioni di tonnellate di merce, con un incremento del 2,4% rispetto all'anno precedente.** Lo comunica la Association of Commercial Sea Ports. Le rinfuse secche hanno visto nella maggior parte dei casi un aumento: in totale sono state movimentate quasi 28 milioni di tonnellate, in crescita dell'11%: a guidare l'aumento il traffico di carbone salito a 12 milioni di tonnellate (+15%). Calano invece le rinfuse liquide: in totale sono state movimentate 34 milioni di tonnellate, in discesa di quasi quattro punti. L'export rimane stabile a 47,9 milioni di tonnellate, così come l'import. E' aumentato il transito e cresce anche lo short sea. I porti che si affacciano sulle rotte artiche hanno aumentato i propri volumi del 38,6%, mentre quelli del Baltico hanno sofferto (-4%).