



Primo Piano:

- **Da Assoporti: Conferenza sui porti** (La Gazzetta Marittima)
- **Riforma dei porti**
(La Nazione Livorno, The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima, L'Unità, La Sicilia)

Dai Porti:

Genova:

"...Arrestato corriere in partenza per Barcellona..."
(The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Il Fast Import velocizza lo sdoganamento delle merci..."
(The Medi Telegraph, L'Informatore Navale)

Ravenna:

"...La rotta tra Ravenna e Catania resta a galla..." (La Sicilia)

Livorno:

"...Ro/Ro, il Tar respinge le istanze di sospensiva di Lucarelli e Scotto..." (L'Informatore Navale)

"...Dibattito sul fuoco..." (La Gazzetta Marittima)

"...Sinergia Livorno-Piombino: sperimento pilota a livello nazionale..." (La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

"...Poteri deviati contro Monti..." (Civonline)

Napoli:

"...Affari Shell, l'assalto di Gemelli..." (La Repubblica)

Napoli:

"...Affari Shell, l'assalto di Gemelli..." (La Repubblica)



Messina:

"...Porto di Tremestieri, vertice a Palermo..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Sistema portuale e interportuale..." (La Sicilia)

"...Per il Polo intermodale di Catania servono 40 mln..." (La Sicilia)

"...Il porto di Catania guarda al futuro..." (La Sicilia)

Augusta:

"...Cozzo: mai fatto favori né a Gemelli né a Lo Bello..."

(La Sicilia, Gazzetta del Sud, Corriere della Sera, La Repubblica)

"...L'ammiraglio e l'imprenditrice, facciamo pressing su Orlando..." (Il Secolo XIX)

"...Vertenza sul petrolchimico Chiesti bonifica e registro tumori..." (Giornale di Sicilia, Siracusa News, La Repubblica)

"...Pressioni delle lobby sul porto di Augusta..." (Giornale di Sicilia)

"...La sindaca: Delrio getta solo fango..." (Il Secolo XIX, La Sicilia)

Palermo:

"...Nuovo Comitato, si è svolta la prima seduta..."

(Giornale di Sicilia)

"...In arrivo 4,5 miliardi per la Sicilia..." (Palermo Today, LiveSicilia)

Notizie dagli altri Porti italiani e stranieri

Focus:

- **Stati Generali Logistica del Nord Ovest**
(Ferpress, The Medi Telegraph)

La Gazzetta Marittima

A RemTech Expo conferenza sui porti

A Roma prossima anticipazione con un incontro tecnico sui dragaggi e i sedimenti – Firmato il protocollo con le Regioni



FERRARA – Dal 21 al 23 settembre porti, erosione e dissesto saranno al centro di Coast e di Esonda, le due Sezioni Speciali di RemTech Expo organizzate da Ferrara Fiere e dedicate rispettivamente alla gestione e alla tutela della costa e del mare, e alla protezione dal rischio idrogeologico e agli strumenti di controllo e manutenzione del territorio. Nel programma di Coast, spiccano la seconda "Conferenza Nazionale dei Porti", la presentazione delle "Linee Guida Nazionali sull'Erosione Costiera del TNEC" (Tavolo Nazionale Erosione Costiera) e la "Mediterranean Coastal Conference". Giovedì 22 settembre, con il contributo di Assoport e la partecipazione di alcune tra le principali Autorità Portuali straniere, la "Conferenza Nazionale dei Porti" approfondirà le opere sostenibili di difesa della costa e del mare, i dragaggi, la gestione dei sedimenti, i porti e la Marine Strategy. L'evento sarà anticipato, mercoledì 20 aprile, a Roma, da un incontro tecnico su "Dragaggi e gestione dei sedimenti: stato dell'arte", promosso in collaborazione con Assoport e con il coordinamento scientifico di Alta Scuola.

Le tre sessioni del TNEC focalizzeranno il tema dell'erosione costiera in rapporto ai cambiamenti climatici, ai possibili scenari di criticità, alle opere di difesa costiera, agli strumenti e tecnologie di analisi, ai sedimenti, ai depositi costieri e nei bacini idrografici, tracciando infine il quadro mediterraneo dei depositi di sedimenti marini relitti. A Esonda, riflettori puntati sul dissesto idrogeologico, la direttiva alluvioni e la cura del territorio, grazie al contributo dei Distretti Idrografici, dei Consorzi di Bonifica e delle imprese ad alto contenuto tecnologico, e alla fruttuosa sinergia con #italiasicura, la Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. Da segnalare, la "Smart Rivers Network International Conference" e la "Conferenza Nazionale sul Dissesto Idrogeologico 2.0", che si terrà il 21 settembre e che il 26 maggio, a Roma, sarà preceduta da un workshop propedeutico, organizzato con #italiasicura e coordinato da Alta Scuola. L'incontro tecnico verterà sulle "Misure per la mitigazione del rischio idrogeologico" e si concentrerà sul Piano Nazionale 2015-2020 contro il dissesto, sulle linee guida, sui Piani di Manutenzione e di Monitoraggio, e sulle best practice e le tecnologie innovative per la progettazione e la realizzazione di interventi strutturali.

* * *

Intanto tre giorni fa presso la Sala Europa del ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è stato firmato il protocollo d'intesa con le Regioni rivierasche italiane per la redazione delle linee guida nazionali per la difesa della costa dai fenomeni di erosione e dagli effetti dei cambiamenti climatici.

A margine della firma del protocollo tra ministero e Regioni il sottosegretario all'Ambiente, Silvia Velo, ha illustrato alla stampa i contenuti e le azioni messe in campo per individuare le migliori strategie comuni per fronteggiare il fenomeno dell'erosione costiera.

Il futuro del porto: oggi se ne parla con il governatore *Convegno di Asamar alle 15*

- LIVORNO -

IL TEMA è della più stretta attualità, il panel degli interventi previsti ha un taglio almeno nazionale: ed è dunque una sfida importante quella che l'Asamar, l'associazione degli agenti marittimi livornesi, ha proposto per oggi alle 15 all'hotel Palazzo sulla riforma portuale in cammino, i suoi riflessi sull'economia e la governance nella Toscana. Chiuderà la tavola rotonda prevista a metà pomeriggio il governatore Enrico Rossi. E se per qualcuno può sembrare un assisto alla campagna elettorale dello stesso Rossi nel Pd, per molti è un atto dovuto, in quanto la Regione ma si era impegnata come in questi ultimi tempi sulla portualità di Livorno e Piombino. Ecco perché alla tavola rotonda oltre ai presidenti nazionali di Federagenti Michele Pappalardo, di Confetra Nereo Marcucci, di Fedespedi Roberto Alberti e di Assoterminale Marco Conforti, parteciperanno i commissari governativi (ed ex presidenti) di Livorno [redacted] e di



Gallanti e Guerrieri

Gallanti e Guerrieri entrambi in corsa per la futura [redacted] del Tirreno settentrionale

Piombino Luciano Guerrieri. Entrambi in corsa - dice il gossip delle banchine - per la governance della futura Autorità di sistema del Tirreno settentrionale, che dovrebbe risultare - se la riforma arriverà a compimento - dalla fusione delle due Autorità di Livorno e Piombino. All'incontro di oggi porteranno i saluti istituzionali il sindaco Nogarini, il presidente della Provincia Franchi e quello della Camera di Commercio Costali. Relazioni tecniche sono in programma sul rilancio della portualità italiana (Confindustria) su quello della portualità toscana (Mit), sulla logistica della costa



PROTAGONISTI Enrico Rossi, a sinistra, presidente della Toscana e [redacted] al timone [redacted] livornese

(Piombino Logistica) e sul ruolo dell'Autorità Marittima (ex Di Marco).

MA È dalla tavola rotonda che si attendono le analisi sui temi più scottanti. Compreso un chiarimento, che si spera definitivo, sul ruolo dell'Interporto Vespucci di Giusticce, da tempo al centro delle "attenzioni" dei partiti per il rinnovo delle poltrone di vertice. Interporto-retroporto, piattaforma Europa, gara per la Porto 2000, "scavalco" e collegamenti ferroviari diretti, sono tutti temi che hanno un'attualità scottante; che si intrecciano a problemi ancora più contingenti come il nas-

setto degli accosti ro-ro (su quali il Tar ha solo affrontato un punto) i dragaggi, la chiusura delle "porte viciniane", il progetto "marina" del Mediceo con l'incerta destinazione delle barche attualmente in loco e le pesanti imposizioni tributarie della Regione sulle concessioni demaniali. Tutti interrogativi ai quali si somma quello sul processo di consultazione allargata a tutti i cittadini che parte tra due giorni per volontà della Regione sulle infrastrutture; e che per qualcuno apre anche a timori di complicare l'iter delle gare un corso invece che aiutare a stringere i tempi.

A.F.

The Medi Telegraph



Autorità portuali, Palenzona: «Stop ai fenomeni corporativi»

Alessandria - «Servono regole, professionalità e opere nuove, altrimenti i sistemi infrastrutturali dell'alessandrino, del novarese e del milanese costituiranno l'inland port di Rotterdam, Anversa e Amburgo».

Alessandria - «Servono regole, professionalità e opere nuove, altrimenti i sistemi infrastrutturali dell'alessandrino, del novarese e del milanese costituiranno l'**inland port di Rotterdam, Anversa e Amburgo**». Lo afferma Fabrizio Palenzona, presidente di Assaeroporti e di Aiscap, intervenuto questa mattina ad un convegno ad Alessandria. Nel suo intervento, Palenzona ha anche parlato delle Autorità portuali. «Ritengo che possano svolgere la loro funzione di buona amministrazione con onore e dignità, secondo il dettato costituzionale, solo se il loro vertice è neutrale. **Sono convinto che il governo Renzi intende imprimere una forte discontinuità rispetto ai fenomeni corporativi del passato** e dare prossimamente una risposta adeguata. Il rischio - ha concluso - è che i porti restino in mano a pochi, non in grado di impegnarsi sul fronte dei traffici e della crescita, magari sostenuti dalla politica locale che esprimono una imprenditorialità poco trasparente».

All'Asamar la riforma per la Toscana

LIVORNO – Preparato con meticoloso impegno, come sempre dall'Asamar della "perfezionista" presidente Laura Miele, il convegno di lunedì prossimo 11 aprile all'hotel Palazzo ha un tema che più attuale non si può: "La riforma portuale, la nuova governance, riflessi economici e sviluppo per la portualità toscana".

Premesso che il convegno è in calendario da tempo, bisogna anche ammettere che Laura Miele ha avuto fortuna: perché dalla conferenza Stato-Regioni è uscita, come noto, una specie di mandato alle Regioni per procrastinare, annacquare, modificare le linee del decreto Madia. Perché allora fortuna? Perché questa di lunedì è la prima vera occasione, pubblica e con i più importanti rappresentanti del cluster marittimo e logistico nazionale, di fare il punto su quello che davvero significherà la riforma. Val la pena di ripetere l'elenco dei relatori. Si parte con il presidente della Toscana Enrico Rossi, che sulla nuova articolazione della Riforma si è detto - dichiarazioni a caldo dopo la conferenza di Roma - moderatamente soddisfatto "ma"... Per la Toscana, Rossi deve sciogliere il nodo del reinserimento nell'Autorità di sistema Livorno-Piombino di Capraia e Cavo (reinserimento promesso con tanto di emendamento dal senatore Altero Matteoli, che è presidente della commissione del Senato ad hoc). C'è poi aperta ancora la vicenda di Marina di Carrara. Ed è apertissima l'indicazione che Rossi dovrà fornire sulle presidenze. Dopo la mezza gaffe del Pc livornese sui candidati (ne abbiamo riferito) si aspettano i lumi dall'alto. L'incontro di lunedì potrebbe essere l'occasione. Altri illustri interventi in calendario: Ivano Russo (ministero delle Infrastrutture), comandante Vincenzo Di Marco (direttore marittimo della Toscana), Giuliano Gallanti (commissario dell'Authority portuale di Livorno), Luciano Guerrieri (commissario dell'Authority di Piombino), Michele Pappalardo (presidente di Federagenti), Marco Conforti (presidente Assoterminal), Nereo Marcucci (presidente Confetra) e Roberto Alberti (presidente Fedespedi). Modera il genovese Bruno Dardani. Che porti anche qualche "chicca" sul Genova-pensiero per la riforma?

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Tempi e scadenze per la Riforma e le Regioni preparano i "caveat"

Richieste anche per i "tavoli di partenariato" regionali mentre il direttivo di Assiterminal esprime "forte disagio" per le troppe incertezze – Il retropensiero sui presidenti

ROMA – Adesso sembra tutta una questione di tempi, per la riforma della portualità. Ammesso e non concesso che la "tempesta perfetta" scatenatasi nei giorni scorsi sul governo con le dimissioni di un ministro e con la fiorita di mozioni di sfiducia, non comporti un qualche terremoto anche sui tempi e sui modi.

Comunque sia, ad oggi la riforma ha nel calendario ufficiale l'esame delle commissioni parlamentari di Camera e Senato, previsto inizialmente ad aprile: e probabilmente slittato in attesa che la facoltà concessa alle Regioni dall'emendamento De Luca fruttasse formalmente le richieste delle regioni interessate al ministro Delrio, il quale potrebbe portare le richieste stesse nelle commissioni. C'è ancora parecchia incertezza sul procedimento, perché le richieste motivate delle Regioni (i "Caveat" con le deroghe a svariati accentramenti, in particolare in Calabria e Liguria ma non solo) devono essere presentate entro due mesi, in sostanza entro la seconda metà di maggio. E se le commissioni dovranno attendere, come sembra, i tempi necessariamente slitteranno. Dopo le commissioni (parere necessario ma non vincolante) il testo della riforma riformata tornerà al consiglio di Stato, dopo di che avverrebbe il varo. Intanto però è nato un secondo fronte, quello dei decreti specifici collegati: in particolare, la preparazione del decreto per il tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, intorno al quale si agitano un po' tutti. Anche perché il retropensiero di ogni porto e di ogni gruppo politico continua a girare intorno ai criteri di nomina dei presidenti delle nuove Autorità, con tutto un florilegio di indiscrezioni sulle esclusioni (pensionati pubblici no, pensionati privati forse "ni", specialisti solo sulla carta, titoli preferenziali, tessere di partito, eccetera). Poi ci devono essere i tavoli di partenariato regionali (cui sono delegati gli incontri con gli operatori delle varie categorie) sui quali esistono ancora notevoli incertezze. Tanto che il consiglio direttivo di Assiterminal proprio nei giorni scorsi ha diramato una nota con un "diffuso senso di disagio" sia sui tempi che sui modi.

"Assiterminal – dice la nota – constata come gli investimenti della categoria, già effettuati, in corso e previsti rimangano sostanzialmente senza tutela e come la rappresentanza delle stesse imprese viene cancellata nel nuovo organo deliberante dell'Adsp. Peraltro, Assiterminal desidera confermarsi propositiva per quanto riguarda le necessarie specificazioni di struttura e funzionali dei c.d. tavoli di partenariato locali, ai quali ritiene necessario affiancare un organismo istituzionale di consultazione e co-decisione a livello nazionale, sulle linee in atto in altri Paesi europei, con la partecipazione delle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative.

"Assiterminal infine manifesta la più forte preoccupazione circa la mancanza di linee guida nazionali a riguardo della prossima entrata in vigore della normativa SOLAS sulla responsabilità dei caricatori per la dichiarazione dei pesi dei container in imbarco nei porti nazionali.

"L'Associazione ha presentato proposte generali e specifiche – conclude il documento – sperando vengano accolte, volte al superamento delle forti difficoltà previste, proposte che, sulla linea di decisioni adottate da altre amministrazioni di Paesi europei, prevedano un realistico e responsabile riconoscimento delle caratteristiche tecniche dei mezzi industriali e operativi di handling per la pesatura dei container, nonché di un periodo transitorio, in cui si possa finalmente eseguire una valutazione puntuale delle conseguenze applicative della norma internazionale, delle soluzioni praticabili e non distorsive per la sua corretta e sicura implementazione".

Infrastrutture, le strategie di Delrio

Federico Pirro UNIVERSITÀ DI BARI II
documento programmatico presentato da Vincenzo Boccia designato il 31 marzo scorso come presidente della Confindustria per il quadriennio 2016-2020 affronta le problematiche cui sono di fronte le imprese italiane da affrontarsi per contribuire ad una nuova fase espansiva dell' economia nazionale.

Si tornerà su quel documento del quale in questa sede vogliamo richiamare il paragrafo delle infrastrutture materiali e immateriali. Scrive al riguardo l' imprenditore salernitano: «Priorità massima va data alla realizzazione delle infrastrutture strategiche necessarie a mettere in rete il Paese al proprio interno e con il resto dell' Europa (network TEN -T)».

E, poco dopo, aggiunge: «Occorre un piano di riforma portuale che non si limiti solo a interventi di governance, ma che renda i nostri porti competitivi, in grado di intercettare i nuovi traffici e compatibili con il gigantismo delle nuove navi. Dobbiamo parlare di economia del mare. Bisogna evitare che i valichi in corso di realizzazione per mettere in rete il nostro Paese nel sistema europeo divengano il percorso di rientro delle merci dai grandi porti del Nord Europa».

Tali obiettivi sono rilevanti, ma - per chi fosse ben informato - in realtà sono oggetto da quasi un anno di una strategia di interventi sistemici portati innanzi da Graziano Delrio, alla guida del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti.

Dopo le opere strategiche indicate nel DEF 2015, dall' estate scorsa il Ministero ha varato: 1) il PSNPL - Piano strategico nazionale della portualità e della **logistica** che ha riordinato (finalmente) il sistema delle Autorità portuali, definito dalla vecchia legge 84/94, riducendone il numero e soprattutto avviando nuove procedure amministrative per l' operatività negli scali marittimi; 2) il Piano dell' intermodalità discusso con gli stakeholder interessati, anche per definire le modalità di utilizzo delle risorse destinate al ferrobonus (30 milioni all' anno dal 2016 al 2018) e al marebonus (45,4 milioni nel 2016, 44,1 nel 2017 e 48,9 nel 2018) stanziate nella Legge di stabilità 2016 per spostare traffico merci dalla strada alle rotaie e sulle navi.

Poi è stato presentato il nuovo Piano generale degli aeroporti, mentre è imminente l' attesissima pubblicazione delle nuove "Linee strategiche per la politica dei trasporti e della **logistica**" che consentiranno di aggiornare il Piano nazionale di settore, fermo ormai al lontano 2001.

Tutti documenti di programmazione strategica che, insieme a nuovi e più avanzati livelli di analisi del sistema produttivo italiano e delle infrastrutture ad esso realmente necessarie - il concetto cardine d' ora



- segue

in poi per realizzarle sarà una loro comprovata utilità -, ha innescato profondi processi di riassetto istituzionale, cui si sono accompagnati, fra gli altri: a) interventi del Ministro per ridefinire alcuni punti nodali del contratto di programma vigente fra Stato ed FS, con particolare attenzione al trasporto pubblico locale, e favorendo i nodi urbani con migliori servizi ai pendolari; b) la definizione in sede Ue del nuovo PON Infrastrutture e reti 2014-2020 che prevede fra l' altro in cinque regioni del Mezzogiorno la costituzione di Ali -Aree logistiche integrate.

Altro punto all' attivo dell' attuale gestione ministeriale è stato il nuovo codice degli appalti - atteso anch' esso da anni - che ora ha avviato il suo iter parlamentare di approvazione. Ma tutta l' elaborazione programmatica - fondata su criteri più selettivi del passato nella definizione degli obiettivi infrastrutturali da raggiungere e soprattutto delle risorse con cui perseguirli si è svolta nel contesto di una molteplicità di eventi che hanno tratto impulso dall' azione avviata dal Ministero. Ci si riferisce - solo per citare alcuni casi - alla apertura della variante di Valico, al completamento della nuova Piattaforma logistica nel porto di Taranto, inaugurata il 2 dicembre 2015, all' avvio dei lavori del nuovo terminal container nel porto di Trieste, al nuovo raccordo ferroviario nel porto di Livorno ove partirà a breve il grande Progetto Europa - al ripristino del raccordo ferroviario fra il porto di Napoli e l' Inter porto di Marclanise.

Insomma nell' anno trascorso dall' insediamento, Delrio ha non solo definito le linee strategiche di una nuova politica delle infrastrutture e della logistica - per rendere migliore il trasporto delle persone e più competitivo quello delle merci -, ma ha avviato anche interventi per una mobilità più sostenibile nelle grandi città. Di questo il nuovo presidente della Confindustria non potrà che compiacersi.

LE PAROLE DEL DELEGATO PER LE INFRASTRUTTURE E LA LOGISTICA

I dubbi di Confindustria sulla riforma del sistema portuale «In Sicilia l'assetto tracciato è caratterizzato da ulteriori criticità»

Prosegue in Conferenza Stato Regioni l'iter di approvazione dello schema di riforma del sistema portuale e della logistica.

«La riforma, che avrebbe dovuto restituire competitività ed efficienza all'economia del Paese - ha però detto il delegato per le infrastrutture e la logistica di Confindustria Sicilia, Ivo Blandina - si è concretizzata in un processo di accentramento delle funzioni sin qui svolte dalle Autorità Portuali».

Il position paper di Confindustria al riguardo è molto netto: «Nel complesso, lo schema di provvedimento risulta poco convincente a tutto il sistema confindustriale ed è valutato inadeguato ed inefficace per rilanciare la competitività del sistema portuale -logistico nazionale, incoerente con le linee indicate nel Piano strategico nazionale della portualità e la logistica di agosto 2015, ed approssimativo nelle soluzioni prospettate, che di fatto consegnano la portualità nazionale e locale alla politica».

«In Sicilia - ha aggiunto Ivo Blandina - l'assetto tracciato con la riforma è caratterizzato da una criticità ulteriore. L'unico "sistema portuale" esistente, quello governato dall'Autorità portuale di Messina/Milazzo e

costituito dal porto di Messina, il terminal di Tremestieri, la rada San Francesco, il porto di Milazzo e l'area industriale di Giommoro, con la sua articolazione innovativa di strutture di interesse nazionale e regionale, potrebbe perdere centralità e autonomia. Un sistema che è patrimonio della Regione siciliana e strumento indispensabile per le esigenze di mobilità e trasporto delle merci e delle persone».

«Confidiamo - conclude Blandina - nel fatto a Roma il presidente della Regione Crocetta assuma una posizione chiara a tutela dell'economia siciliana e del sistema regionale dei trasporti, valutando il quadro delle opzioni possibili per ottenere le più ampie garanzie sulla governance dei porti siciliani».

Del resto è opinione comune il fatto che la Sicilia, pur essendo centrale nelle rotte del commercio mondiale - quelle cioè che dalla Cina arrivano, attraverso il Canale di Suez e Gibilterra fino ai porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo - non riesce ad «attirare» movimentazione rimanendo così ai margini nonostante le enormi potenzialità. Porti come Messina, Catania ed Augusta hanno infatti enormi margini dal punto di vista logistico.

MONDO

Il porto di Catania guarda al futuro

L'Autorità ha dato il via ad una serie di lavori infrastrutturali che consentiranno un ulteriore sviluppo

I dubbi di Confindustria sulla riforma del sistema portuale in Sicilia l'assetto tracciato è caratterizzato da ulteriori criticità

Il porto di Catania guarda al futuro. L'Autorità portuale ha dato il via ad una serie di lavori infrastrutturali che consentiranno un ulteriore sviluppo del porto. In primo piano, il terminal di Giommoro, che sarà ampliato e modernizzato. Inoltre, si prevede la costruzione di nuovi moli e la riqualificazione delle aree portuali. L'obiettivo è quello di rendere il porto di Catania più competitivo e attrattivo per gli investimenti industriali e commerciali.

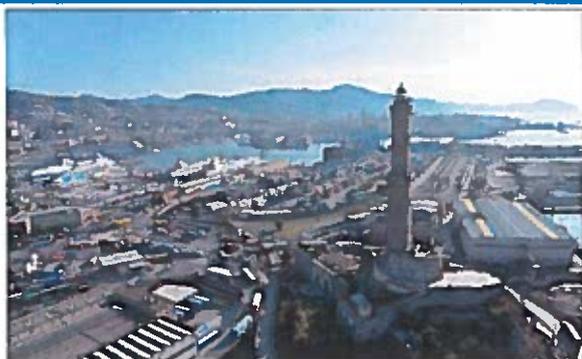
MOBILI DI TRAPANI

Il meglio del mobile italiano a Niscemi

La più grande esposizione di mobili classici e moderni

3.000 mq di esposizione

The Medi Telegraph



Genova, arrestato corriere in partenza per Barcellona

Genova - Si stava imbarcando su un traghetto diretto in Spagna.

Genova - Spacciatore fermato in un varco d'accesso del porto di Genova mentre cercava di imbarcarsi con la sua auto su una nave in partenza per Barcellona. Nella vettura di Umberto Palazzolo di Meda (Monza) domiciliato con falso nome ad Avignone, in Francia, gli agenti del Reparto Prevenzione Crimine hanno trovato ovuli di droga per un totale di 1 chilo e 600 grammi di hashish, 24 grammi di cocaina e 22 di marijuana. **L'uomo era ricercato dal maggio dello scorso anno perché deve scontare 5 mesi di detenzione per altri reati.** Nell'auto, custoditi in modo maldestro nel vano porta oggetti, anche 9555 euro in contanti. Avviate indagini dai poliziotti della squadra mobile e della Polmare. Ad attirare l'attenzione degli inquirenti la rotta del pusher: di solito dalla Spagna la droga viene esportata nel resto d'Europa dopo essere stata acquistata in nord Africa e in Sudamerica. Forse, ipotizzano gli inquirenti, l'uomo aveva solo il compito di custodirla nell'area portuale, prima di affidarla al vero acquirente.

The Medi Telegraph



La Spezia, il "Fast Import"

velocizza lo sdoganamento delle merci

La Spezia - Il progetto è frutto della relazione di due sistemi telematici operativi: il pre-clearing dell' Agenzia delle Dogane (ovvero lo sdoganamento in mare) e il pre-svincolo elaborato da La Spezia Port Service.

La Spezia - Anticipo delle pratiche di svincolo della polizza nelle operazioni di importazione dei container, quando la nave non è ancora nemmeno in vista del porto. Si chiama "Fast import" il nuovo sistema messo a punto nel porto della Spezia ed entrato in questi giorni nel vivo della sua sperimentazione in attesa di uno sblocco delle procedure di pre-clearing. **"Fast Import", spiega una nota, è il frutto della relazione di due sistemi telematici operativi: il pre-clearing dell' Agenzia delle Dogane (ovvero lo sdoganamento in mare) e il pre-svincolo elaborato da La Spezia Port Service**, la società operativa degli spedizionieri, degli spedizionieri doganali e agenti, che (oltre ad essere capofila della Port Community) è, con questa innovativa procedura informatica, in condizione di sbrigare tutte le pratiche portuali di svincolo relative ai container sdoganati in mare ancora prima che la nave stessa sia ormeggiata alla banchina. Il progetto "Fast import", (frutto di un'idea iniziale di **Alessandro Laghezza**, presidente degli spedizionieri di La Spezia) che è in fase di sperimentazione da pochi mesi per quanto riguarda il pre-svincolo, anticipando le pratiche, consente di ottimizzare le procedure di sbarco e ridurre i tempi di uscita dal porto dei contenitori.

Liberando spazio in anticipo nei piazzali si incrementa la disponibilità delle aree portuali a costo zero. «Inoltre il tempo di sosta più breve dei contenitori all'interno del terminal - afferma **Bruno Pisanor** rappresentante di Assocad - garantisce una serie di vantaggi indiretti quali: un livello di sicurezza superiore dovuto al minore accumulo di mezzi in spazi ristretti a tutela del personale impiegato nelle operazioni di piazzale, riduzione di consumo di carburanti,

- segue

minore inquinamento acustico», oltre al controllo diretto e immediato dell'operazione di pre-svincolo con il dialogo telematico fra operatori e compagnie di navigazione. Il "Fast Import", **le cui linee guida sono state presentate al convegno dal titolo "Valore Porto"** dell' 11 marzo scorso a Porto Lotti e che sarà pienamente operativo quando verranno liberate le procedure di pre-clearing soggette ancora ad alcune restrizioni doganali, rappresenta la conferma di una spiccata propensione degli operatori spezzini per l'innovazione e l'utilizzo della telematica quale strumento vincente di efficientamento del porto e della logistica connessa.

La Spezia si lancia nel FAST IMPORT

Sdoganamento lampo e operazione di svincolo per i container quando la nave non è neppure arrivata in porto

La Spezia, 11 aprile 2016 - Anticipo delle pratiche di svincolo della polizza nelle operazioni di importazione dei container, quando la nave non è ancora nemmeno in vista del porto. Si chiama Fast Import il nuovo sistema messo a punto nel porto di La Spezia ed entrato in questi giorni nel vivo della sua sperimentazione in attesa di uno sblocco delle procedure di pre-clearing. Fast Import è il frutto della relazione di due sistemi telematici operativi: il pre-clearing dell' Agenzia delle Dogane (ovvero lo sdoganamento in mare) e il pre-svincolo elaborato da La Spezia Port Service, la società operativa degli spedizionieri, degli spedizionieri doganali e agenti, che (oltre ad essere capofila della Port Community) è, con questa innovativa procedura informatica, in condizione di sbrigare tutte le pratiche portuali di svincolo relative ai container sdoganati in mare ancora prima che la nave stessa sia ormeggiata alla banchina.

Il Progetto Fast Import, (frutto di un'idea iniziale di Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia) che è in fase di sperimentazione da pochi mesi per quanto riguarda il pre-svincolo, anticipando le pratiche, consente di ottimizzare le procedure di sbarco e ridurre i tempi di uscita del porto dei contenitori. Liberando spazio in anticipo nei piazzali si incrementa la disponibilità delle aree portuali a costo zero.

“Inoltre il tempo di sosta più breve dei contenitori all'interno del terminal - afferma Bruno Pisano rappresentante di Assocad - garantisce una serie di vantaggi indiretti quali: un livello di sicurezza superiore dovuto al minore accumulo di mezzi in spazi ristretti a tutela del personale impiegato nelle operazioni di piazzale, riduzione di consumo di carburanti, minore inquinamento acustico”, oltre al controllo diretto e immediato dell'operazione di pre-svincolo con il dialogo telematico fra operatori e compagnie di navigazione.

IL FAST IMPORT, le cui linee guida sono state presentate al convegno Valore Porto del 11 marzo scorso a Porto Lotti e che sarà pienamente operativo quando verranno liberate le procedure di pre-clearing soggette ancora ad alcune restrizioni doganali, rappresenta la conferma di una spiccata propensione degli operatori spezzini per l'innovazione e l'utilizzo della telematica quale strumento vincente di efficientamento del porto e della logistica connessa.

La rotta tra Ravenna e Catania resta a galla nonostante la crisi greca

I porti della sponda tirrenica, soprattutto Civitavecchia, ma anche Catania, hanno avuto dinamiche di crescita nettamente superiori alla media nazionale, impetuose fino al 2010 e meno intense negli anni successivi

Guardando al segmento Ro-Ro non tutti i porti svolgono servizi di cabotaggio. L'unica linea del quadrante adriatico infatti è quella che collega Ravenna con Catania. Questi due porti hanno avvertito particolarmente la crisi economica della Grecia, in quanto principale Paese di origine e di destinazione delle linee Ro-Ro che toccano tali porti. La flessione di questo segmento del traffico è stata particolarmente rilevante a partire dal 2008. I porti della sponda tirrenica, soprattutto Civitavecchia e Catania, hanno avuto dinamiche di crescita nettamente superiori alla media nazionale, particolarmente impetuose fino al 2010 e leggermente meno intense nel biennio 2011-2012. Diverso è l'andamento del traffico dello scalo di Genova che resta il principale porto di smistamento dei rotabili superato solo dal porto di Livorno. I volumi gestiti dal porto ligure sono quasi doppi rispetto ai porti di Civitavecchia e Catania (7,7 milioni di tonnellate transitate nel 2012 nel primo caso, contro i 4,1 nel secondo caso e 4,2 nel terzo caso). Nonostante ciò indubbiamente le tensioni politiche e sociali del Nord Africa hanno inciso sul traffico di rotabili da e verso il porto di Genova.

Guardando poi ai dati relativi all'andamento dell'unica linea di collegamento marittimo esistente tra Ravenna e Catania, l'assenza di un'offerta non sembrerebbe essere giustificata da un vuoto di domanda, poiché la linea funziona ed anche con buoni coefficienti di carico. Inoltre l'assenza di linee di collegamento con le isole che prevedano più toccate sulla penisola italiana dovrebbe essere studiata con maggiore attenzione al fine di ottimizzare i coefficienti di carico e allo stesso tempo stimolare un effettivo uso sostitutivo del trasporto marittimo rispetto alle soluzioni tutto-strada.

Ad esempio, le linee di collegamento tra Genova e la Sardegna (Porto Torres, Olbia e Arbatax) arrivano a movimentare solo il 70% del traffico registrato nella linea Livorno Olbia.

Allo stesso modo la linea Ravenna-Catania è di gran lunga la più importante tra quelle che hanno come origine o destinazione la Sicilia pur essendo quella meno obbligata rispetto alla Napoli-Palermo. Senza ombra di dubbio la concentrazione delle linee nei porti tirrenici ed in particolare nei porti principali delle



- segue

circoscrizioni nordoccidentale (Genova), centrale (Civitavecchia) e meridionale (Napoli) è legata alla commistione tra **trasporto** merci e passeggeri vincolata anche dalle caratteristiche delle **navi** che servono queste linee per l' appunto tutte miste (passeggeri e merci).

Tuttavia le performance delle linee dedicate al **trasporto** delle merci lasciano trasparire la sostenibilità commerciale anche di linee di connessione stabile dedicate al solo **trasporto** di rotabili.

Il combinato **manitlimo** nelle relazioni Nord - Sud rappresenta la soluzione intermodale più efficace e fattibile rispetto a quella terrestre. I nodi portuali, sia al Nord che a Sud, sebbene debbano ancora migliorare l' organizzazione interna (accessibilità ai terminal, procedure di carico scarico, pratiche burocratiche, ecc.), sono più attrezzati per accogliere nuovi flussi di camion e già, di fatto, servono i mercati di produzione e consumo del Meridione.

Il combinato terrestre sembra invece orientato a servire le relazioni di collegamento con il Nord Europa concentrando i propri nodi intermodali nella circoscrizione settentrionale del Paese.

La necessità di mantenere collegate le due principali isole del Paese (**Sicilia** e Sardegna) ha da sempre alimentato un traffico rilevante di camion e di rotabili soprattutto nel bacino tirrenico, incrementato da importanti linee internazionali di collegamento con la Grecia, i Paesi balcanici e la Turchia attraverso i porti adriatici, cui si sono aggiunte linee mediterranee di connessione con la Spagna ed il Maghreb. In questo segmento di traffico i porti italiani hanno movimentato più di 75 milioni di tonnellate (75.748.919), di cui 48,8 legate al cabotaggio interno, 13,3 milioni al traffico internazionale orientale e 13,6 a quello destinato al versante occidentale e meridionale del Mediterraneo. Nonostante ciò dal 2002 ad oggi nessun **porto** nazionale ha deciso di potenziare la propria offerta infrastrutturale dedicata al transito dei rotabili e nella programmazione degli investimenti previsti dai principali porti italiani non v' è traccia di questa intenzione.

Livorno: Ro/Ro, il Tar respinge le istanze di sospensiva di Lucarelli e Scotto

Livorno, 8 aprile 2016 – Rigettata perché la pretesa del ricorrente contrasta con le previsioni del Piano Regolatore Portuale. E con questa motivazione che il Tar Toscana ha respinto ieri l'istanza di sospensiva formulata dal terminalista Scotto, che aveva contestato alla Port Authority la scelta di non autorizzarla ad effettuare sul lato sud del Molo Italia, in concessione alla società, le operazioni portuali a servizio della linea di navigazione Cotunav, cliente storico del Porto di Livorno, le cui navi imbarcano e sbarcano principalmente rotabili.

“La pretesa delle ricorrenti - si legge nell'ordinanza depositata ieri in segreteria - appare contrastare con la concessione demaniale, non potendo ritenersi comprese, nel concetto di merci varie, quelle rotabili, che richiedono specifiche modalità di trattamento”.

Il contrasto tra la Scotto e la Port Authority era nato a seguito della decisione della Cotunav di non rinnovare il contratto che la legava a quello che fino all'anno scorso era stato il suo terminalista di riferimento, il Livorno Terminal Mediterraneo (LTM), e di rivolgersi invece al concessionario Scotto srlu, che opera sul lato sud del Molo Italia.

Come si sa, il Piano Regolatore, approvato in Consiglio Regionale l'anno scorso, prevede di concentrare i rotabili nelle aree del porto industriale della Darsena Ingbirami (oggi assegnata in concessione a LTM) e della prima metà della sponda ovest del Canale Industriale, fino al limite delle aree in concessione a Sintermar. Mentre, stando sempre alle disposizioni del PRP, il Molo Italia è riservato alla movimentazione dei prodotti forestali.

«L'ordinanza - ha detto il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti - ha affermato due principi fondamentali per l'attività stessa del porto e dell'Autorità Portuale. Prima di tutto, il concetto di merce varie non ricomprende i rotabili; in secondo luogo, alle previsioni del piano regolatore corrispondono interessi pubblici ritenuti dal Tar vincolanti e superiori agli interessi dei privati».

La stessa sorte è toccata anche all'istanza di sospensiva proposta dal Lucarelli Livorno Terminal. La società, che movimentava rotabili nelle aree in concessione (accosto 33 sul canale industriale e accosto 54, presso il bacino Firenze), lavorando unicamente per la Tirrenia, aveva chiesto all'Autorità Portuale di poter disporre, sia pure in via provvisoria, del lato nord del Molo Italia, anche per far fronte ad un asserito aumento dei traffici. Per il Tar non sussiste il danno grave e irreparabile che possa giustificare l'emissione del provvedimento cautelare.

La Gazzetta Marittima

Livorno, dibattito sul futuro

Il calendario degli incontri per l'Autorità regionale toscana per la partecipazione

LIVORNO – Martedì 12 aprile prende avvio "Dibattito in Porto", il dibattito pubblico sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno deciso dalla Regione, che ne richiede l'utilizzo per le grandi opere di interesse collettivo, la piattaforma Europa e la Stazione Marittima delle crociere. Il dibattito pubblico – dice una nota dell'Autorità regionale per la partecipazione (APP) si articolerà attraverso momenti informativi, visite al porto di Livorno e laboratori con eventi rivolti a tutti: operatori portuali e cittadini singoli o associati, sia livornesi che di altre provenienze. Il confronto con tutti i soggetti interessati al Dibattito permetterà una più profonda consapevolezza degli elementi del progetto e una più ampia condivisione di osservazioni e punti di vista. Responsabile del progetto-dibattito, Sophie Guillain nominata dalla Regione. Alla conclusione dei lavori, l'Autorità Portuale livornese si impegna pubblicamente nella valutazione delle proposte e delle osservazioni emerse, esprimendone le ragioni per cui farà propri i risultati o invece se ne discosterà. La serata del 12 aprile segna l'inizio del percorso e sarà articolata in due momenti. Dalle 16 sarà possibile visitare il Port Center, all'interno della Fortezza Vecchia, dove sarà presente un punto informativo nell'arco del Dibattito Pubblico. Adulti e bambini potranno interagire con le attività multimediali che permettono al pubblico di conoscere meglio le aree, oggetto del Dibattito, e l'attività portuale. Si potrà inoltre salire sul mastio di Matilde per vedere dall'alto le aree in questione, con l'accompagnamento di guide. Dalle 19 alle 22 si svolgerà invece l'incontro di lancio del Dibattito Pubblico nella sala del Terminal Crociere, laboratorio partecipativo in cui i presenti costituiranno gruppi e potranno iniziare la discussione sui temi che stanno loro più a cuore. Sarà offerto un piccolo buffet durante i lavori. Il 13 aprile, dalle 15 alle 18 presso la sala Canaviglia nella Fortezza Vecchia, si svolgerà un workshop degli stakeholder, rivolto agli "addetti ai lavori" interessati ad approfondire i temi a dibattito. I laboratori tematici successivi si svolgeranno il 5 maggio (sul progetto della Piattaforma Europa), il 23 maggio (sul progetto dell'area della Stazione Marittima), il 25 maggio (sugli effetti che i progetti avranno sul porto, sulla città e sul territorio). Il giorno 5 e 25 maggio, dalle 16.00 alle 18.30, sono previste due visite in bus nell'area della Piattaforma Europa. In queste occasioni è obbligatoria la prenotazione, effettuabile sul sito del Dibattito. Le visite sono a numero chiuso. Il giorno 23 maggio sarà organizzata una visita a piedi all'interno dell'area doganale e del futuro porto passeggeri (Stazione Marittima), che si estende dalla Fortezza Vecchia fino alla Dogana d'Acqua e Via della Cinta Esterna, ai confini del quartiere della Venezia. In questa occasione, le visite non hanno un limite di partecipanti. Durante il dibattito, il Port Center sarà aperto tutte le mattine, dal martedì al sabato, e il pomeriggio di martedì, giovedì e sabato. Tutte le informazioni sul progetto a dibattito e gli eventi in corso sono disponibili sul sito www.dibattitoporto.it e sulla pagina Facebook dedicata.

CONVEGNO ASAMAR LA PRESIDENTE MIELE

Sinergia Livorno-Piombino: esperimento pilota a livello nazionale

CI STANNO lavorando da settimane Laura Miele (*nella foto*) presidente dell'Associazione livornese degli agenti marittimi e contitolare dell'agenzia di famiglia a Piombino, e il suo segretario dell'Asamar Paolo Caluri. Perché il convegno odierno all'hotel Palazzo non è il solito workshop generale o tuttologo: ma mette l'accento su quella che la riforma portuale ha preannunciato essere una vera rivoluzione, la unificazione dei porti. E nella fattispecie tra Livorno e Piombino in un unico "sistema" articolato e allargato. Nella sua articolata relazione di apertura dei lavori la dottoressa Miele ne parlerà certamente.

Presidente Miele, Livorno e Piombino possono davvero essere complementari in una gestione comune?

«La riforma della legge 84/94 parla di sistemi portuali; e in questa strategia Livorno e Piombino

hanno già voluto anticipare i tempi, cercando e trovando i temi più adatti. Abbiamo anche assistito a un concreto impegno a livello di strutture operative, dai commissari governativi Gallanti e Guerrieri fino ai funzionari e al personale: con risultati che mi sembrano già incoraggianti. Certo, sarà un cammino lungo e graduale. Ma a differenza di altre realtà portuali italiane vicine, tra Livorno e Piombino non solo non esistono contenziosi né problemi di concorrenza ma c'è una comune volontà di diventare insieme punto di riferimento per la logistica dell'intero territorio. E per territorio intendo qualcosa di più della semplice area costiera toscana».

Si può dire che le iniziative di integrazione avviate tra Livorno e Piombino siano un po' un esperimento pilota anche a livello nazionale?

«Direi proprio di sì, perché segna-



no una strada che il passaggio a 15 Autorità di sistema portuale dovrà essere seguita un po' in tutta Italia. Vorrei ricordare anche che il nostro "sistema" oggi non va certo considerato periferico, visto che esprime ben due presidenti nazionali di categorie: Alberti per la Fedespedi e Marcucci per la Confetra. E la stessa Regione, con il suo presidente, è fortemente impegnata con le ferrovie perché il sistema Toscana diventi un elemento fondamentale nelle reti TEN-T europee. Così come il grande progetto della piattaforma Europa e il rilancio di Piombino saranno qualificanti per la logistica dell'intero Paese».

A.F.



Anonimus: "Poteri deviati contro Monti"

Dal fascicolo aperto dalla Procura di Civitavecchia in seguito alle denunce del manager di Molo Vespucci emergono nuove lettere, con diversi riscontri, che avvisavano: "Il Burattinaio ha raccolto un comitato per il dossieraggio. Massoni, politici, giornalisti, dirigenti e finanziari usati per eliminarli"

CIVITAVECCHIA - Massoni, ufficiali e sottufficiali della Guardia di Finanza, un sindaco del comprensorio, e ancora politici, giornalisti e dirigenti della pubblica amministrazione. Secondo Anonimus erano molteplici le forze "deviate" che il "Burattinaio" ha cercato di mettere in campo per eliminare l'allora Presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti.

Da quanto si apprende da una delle prime lettere recapitate a Monti, tra febbraio e marzo del 2015, Anonimus lo avrebbe messo in guardia dai suoi nemici, descrivendo un quadro abbastanza preciso (e poi in buona parte riscontrato) di chi già allora tramava per impedire la riconferma dello stesso Monti alla presidenza di Molo Vespucci.

Dopo l'episodio legato all'esposto sui terreni acquistati dall'Autorità Portuale, Anonimus svela alcuni nomi a suo dire facenti parte del sistema creato da colui che chiama il Burattinaio, per far fuori il manager portuale. Si parla di un dossier da inviare a tutte le Procure e le istituzioni, oltre che alla Guardia di Finanza e ai giornali, per far «venire alla luce» elementi tali da impedire che Monti potesse essere rinominato, prima dall'allora ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi ed in seguito dal suo successore, Graziano Delrio.

«Si tratta - scriveva Anonimus a Monti - di un dossier teso a colpirti e sputtanarti da chi vuol prendersi la posizione di presidente e metterti fuori o costringerti a dare le dimissioni. Sta preparando e confezionando la pillola avvelenata, aiutato da un vero e proprio comitato formato da personaggi locali ed altri ceffi che si sono alleati per poi mangiare...».

L'ignoto "pentito" in un'altra missiva spiega che gli «dispiace scrivere in forma anonima. Ma non posso più tacere di fronte al fango che stanno costruendo. Mi sono dissociato da questi delinquenti con i quali ho purtroppo anche io lavorato dietro compenso, ma ero disperato, per la creazione della macchina che (si rivolge a Monti, ndr) qualcuno, protagonista del gruppo insieme ad un colonnello di finanza ed un sottufficiale, scrisse che la sommergerà».

Queste ed altre lettere fanno parte del fascicolo aperto dalla Procura di Civitavecchia, in seguito alle denunce di Monti, iniziate già alla fine del 2014 e che poi hanno in parte trovato riscontro, anche con gli scritti successivi di Anonimus, nei fatti accaduti durante tutto il 2015 e poi fino all'inizio di quest'anno, quando è avvenuta la conferma di Monti a Commissario del porto.

L'Informatore Navale

Riceviamo e pubblichiamo dal MOVIMENTO 5 STELLE MANFREDONIA

Manfredonia, 9 aprile 2016 - Dopo anni di attesa, con l'approvazione dello schema del decreto legislativo, potrebbe a breve attuarsi la riforma della portualità e della logistica.

In tutta Italia sono partite una serie di consultazioni, da parte delle Authorities, per analizzare i contenuti del decreto e per verificarne l'applicabilità sui vari territori, insieme a proiezioni di scenari di sviluppo, ma anche sintesi politiche di come poter gestire i nuovi organismi chiamati "Autorità di Sistema".

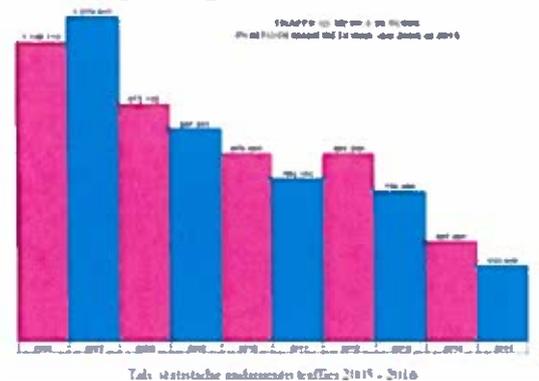
Pochi, però, si soffermano ad analizzare quali potrebbero essere in realtà i vantaggi o gli svantaggi rispetto allo sviluppo della portualità e dei traffici all'interno dell'area economica di riferimento.

E' opportuno ricordare il caso emblematico dell'Autorità Portuale di Manfredonia, commissariata da oltre dieci anni, anzi bi-commissariata, in quanto a gestire questo Porto sono stati nominati il

commissario Gaetano Falcone ed il commissario aggiunto Guido Capursi.

La gestione "attenta" del duo commissariale non ha mai prodotto una politica di sviluppo del Porto di Manfredonia, che negli anni ha subito un progressivo ed inesorabile tracollo dei traffici marittimi.

clickare per ingrandire



- segue

Il commissario Gaetano Falcone e il commissario aggiunto Guido Capursi da una parte si trincerano, ingiustificatamente, dietro il rispetto del loro mandato a non poter compiere atti di

straordinaria amministrazione - ma semplicemente esercitare solo quella ordinaria - e dall'altra, non promuovendo il Porto di Manfredonia in contesti nazionali ed internazionali - al fine di incentivare aziende, armatori ed operatori ad utilizzare questo scalo - provocano errori e limitazioni come:

- Diminuzione della capacità operativa del transito merci sulle banchine (delibera 4/2015 per la riduzione peso automezzi porto commerciale) e l'eliminazione binari ferroviari al molo di ponente;

- Assenza di promozione della portualità e dei traffici a livello locale, nazionale e internazionale;

- Pianta organica inadeguata per la ricerca di nuovi traffici commerciali che incrementino l'attività portuale (vedi delibera n. 04 del 18 Gennaio 2016-1 e delibera n. 06 del 29 Gennaio 2016);

- Assenza di azioni e strategie per la realizzazione di progetti comunitari o di partenariato extra UE per scambi culturali e commerciali;

- Mancanza del comitato portuale;

- Rilascio di nuove concessioni, in assenza del comitato e del piano regolatore portuale, che non contribuiscono al miglioramento della produttività o alla qualità dei servizi portuali;

- Perdita della corporazione dei piloti;

- Perdita della base di partenza della stazione pilota del porto;

- Perdita del servizio di rimorchio;

- Aumento delle tariffe portuali di alcuni servizi essenziali.

In definitiva la domanda è:

Come gestire i cambiamenti della riforma in modo favorevole per il territorio?

Di certo si deve intervenire per il cambio radicale della dirigenza di questo Porto, il cui fallimento è evidenziato dalla disastrosa gestione degli investimenti e dell'indirizzo politico-economico sulla

scorta della pessima vicenda del contratto d'area - con Assindustria protagonista nei protocolli iniziali - che è culminato con l'insediamento di pochissime aziende che avevano interesse al

trasporto delle merci via mare e quindi allo sviluppo dell'area portuale.

Con la presa d'atto di quanto da noi denunciato si auspica, per il futuro, l'individuazione di tecnici di comprovata capacità ed esperienza marittima e portuale da nominare come rappresentanti del

territorio nel Comitato di Gestione e nella Direzione di scalo.

MOVIMENTO 5 STELLE MANFREDONIA

Affari Shell, l'assalto di Gemelli & C. all'ambasciatore britannico

ROMA. Dalla legge di Stabilità, alle grandi commesse in Oman e in Iraq, fino alla "neutralizzazione" di un'interpellanza parlamentare scomoda e allo sminamento del porto di Napoli. Dal grande al piccolo, dal globale al locale, la grande rete costruita da Gianluca Gemelli - il fidanzato di Federica Guidi - in soli due anni di attività era riuscita ad estendere la propria influenza ovunque e ad ogni livello "MENTI PERVERSE" Basti pensare alla facilità con cui Gemelli & co. erano riusciti a sbloccare il famoso "emendamento Tempa Rossa", quello per il quale la ministra Federica Guidi è stata costretta a dare le dimissioni. Secondo il ministro Maria Elena Boschi, le uniche pressioni arrivate al governo per quell'emendamento, furono quelle dell'ambasciata britannica interessata a tutelare gli investimenti della Shell nel giacimento italiano. Di quegli interventi si trova oggi traccia nelle intercettazioni telefoniche della Procura di Potenza, e si scopre che l'ambasciatore non solo fece pressioni ufficiali sul governo, ma anche ufficiose sulla cricca. Qualche giorno dopo l'approvazione dell'emendamento, al telefono sono Valter Pastena - il consulente "amico" al Mise - e Gemelli. «Ho riaccompagnato l'ambasciatore alla stazione», dice Pastena. «Io risponde Gemelli - all'ambasciatore lo devo presentare al mio nuovo socio, perché quello è una mente perversa da un punto di vista finanziario e fondi, quest'altro è una mente perversa per quanto riguarda progetti (...) e qualche cosa viene fuori».

LA FONDAZIONE La vera svolta per Gemelli sarebbe però dovuta venire «da Torino». L'allora ministro Guidi, si scopre oggi, fece un enorme sforzo personale («se vuoi ti tiro fuori il numero delle due o tre cose che pratiche, concrete Sono andata a Torino Torino», rinfaccerà la ministra al suo fidanzato durante una lite) per introdurre Gemelli presso tutti «gli aristocratici della Fondazione Crt».

L'occasione è un convegno tenuto proprio dalla Guidi. «Sono tutti mobilitati - dice Gemelli al telefono il 25 maggio 2015 - Fassino e tutti gli altri». La ministra presenta il compagno a numerosi imprenditori e lobbisti. Tra i contatti utili Gemelli incassa quello di Edoardo Lupi (manager di area dalemiana) della Link Institutional Advisory, società di consulenza istituzionale già emersa nell'inchiesta del pm monzese Mapelli su Filippo Penati.

MI SERVE L'OMAN Lupi, interessato a conoscere la Guidi («vorrei presentarle il mio gruppo...», scrive di suo pugno) offre in cambio tutto il portafoglio delle sue conoscenze. «Ti presento quelli che fanno



- segue

outstaffing per Gazprom...», preannuncia Lupi. Che poi proietta Gemelli su business in tutto il mondo: per un istante balenano lavori in Oman, in Iraq, in Tunisia, in Mozambico. Poi però le cose improvvisamente rallentano. Fino a chiudersi del tutto: «Credimi...

Ho veramente bisogno di portare a casa l' Oman... A qualsiasi costo! », implora Gemelli. «Prova tu a chiamare l' operativa dell' ufficio acquisti. Purtroppo non riesco a fare di più», lo gela Lupi.

LO BELLO Le relazioni, però, sono mille e il più delle volte proficue. Come quella con Ivan Lo Bello. Dalle carte si scopre che il numero 2 di Confindustria era davvero molto attivo per la cricca. Che lo indica come «il gancio per Delrio». «I due sono amicissimi», dice il lobbista Nicola Colicchi, il 4 maggio 2015: poi racconta come Lo Bello sarebbe dovuto andare dal direttore generale della vigilanza sulle autorità portuali del ministero, Enrico Pujia per cercare di «attivare una forma di convenzione tra le Autorità e la Marina, in relazione allo sminamento nel porto di Napoli».

Sempre Lo Bello si sarebbe inoltre offerto come mediatore presso l'«amico Delrio» per risolvere l' empasse creato da una interpellanza parlamentare dell' onorevole Claudio Fava, sul porto di Augusta, dove Gemelli aveva importanti affari.

Tavolo convocato dall' Amministrazione Accorinti per trovare i 13 milioni "spariti" dal budget dell' appalto 2013

Porto di Tremestieri, vertice a Palermo

Il neo provveditore interregionale Opere pubbliche Donato Carlea forse troverà la soluzione

Alessandro Tumino Per qualcuno si tratterebbe dell' ennesima illusione seminata nel campo dell' emergenza Tir ancora in buona parte irrisolta.

In realtà, se si esclude l' appaltata (dal 2013) costruzione di un vero porto a Tremestieri, diventa quasi impossibile trovare una strada concreta per venire fuori dai periodici problemi d' insabbiamento e dirottamento dei tir sul viale Boccetta, così come da quelli legati ai flussi che attraversano il viale Europa per imbarcarsi a S. Raineri.

Questa ovvia premessa resta doverosa in vista dell' incontro convocato a Palermo, nella sede dell' Assessorato regionale ai Trasporti, (il 14 aprile) con la regia del Comune di Messina per superare l' ultimo ostacolo finanziario che impedisce di firmare il contratto con l' impresa vincitrice dell' appalto finanziato dalla Protezione civile. Vi prenderanno parte il nuovo provveditore interregionale alle opere pubbliche per Sicilia e Calabria, Donato Carlea, il sindaco Renato Accorinti e l' assessore Sergio De Cola, il presidente ed il segretario dell' Autorità portuale, Nino De Simone e Francesco Di Sarcina. Si discuterà, dunque, di come trovare la residua copertura che risulta ancora risultata sottratta (13 milioni)

al quadro economico dell' appalto (72 milioni): passaggio che spalancherebbe finalmente il rettilineo finale verso l' apertura dei cantieri. Si discuterà al contempo di un possibile rinnovo dei "poteri speciali" a beneficio della grande opera emergenziale di Messina, che scongiurerebbe ogni rischio di ritardi nel solo vero guado che, dopo il finanziamento, andrebbe superato: l' approvazione del progetto esecutivo. Intanto il 16 marzo scorso, quando un molo di Tremestieri era ancora inagibile, la ricaduta calabrese dell' emergenza Tir è stata sottolineata in una lettera indirizzata a tutte le Istituzioni dal sindaco di Villa San Giovanni, Antonio Messina: «A seguito della saturazione del terminal di Villa - scrive - lo scrivente ha ripetutamente esortato le compagnie di navigazione a imbarcare i mezzi commerciali sulla prima nave disponibile, allo scopo di eliminare la congestione del traffico, con le conseguenti ripercussioni sulla sicurezza e la mobilità dei cittadini di Villa penalizzati dalla persistente presenza di tir che dalla fine del raccordo autostradale occupano le arterie principali della città: presenza dovuta (il 16 marzo,

ndr) alla ridotta disponibilità degli attracchi di Tremestieri».

Da qui una legittima critica: «Non si riesce a comprendere come la logica della deroga all' ordinanza in caso d' eccessivo stazionamento dei tir a Tremestieri non trovi applicazione (coi correlati problemi) a Villa, dove non esiste ancora alcuna area di stoccaggio». Poi un passaggio discutibile: «Le compagnie ci hanno segnalato che gli autotrasportatori hanno opposto un fermo diniego all' imbarco (con direzione rada San Francesco) adducendo la motivazione che allo sbarco sarebbero stati sanzionati dalla polizia municipale di Messina. Ciò nonostante il fatto che lo sbarco non sia sanzionabile, posta la mancata nostra autorizzazione all' apposizione di segnaletica nel nostro territorio e che le sanzioni irrogate illegittime». Da qui la richiesta di soluzione3.



Sistema portuale e interportuale «Bisogna aumentare la competitività»

La Sicilia punta ad un aumento complessivo della competitività del sistema portuale e interportuale, attraverso un incremento della capacità di accoglimento del traffico merci e del conseguente smistamento lungo i corridoi multimodali continentali di maggiore rilevanza. In questo contesto sono da aspettare i già collaudati vantaggi in termini di riduzione dei tassi di inquinamento e dei consumi energetici che si ottengono grazie alla possibilità di liberare i centri urbani dal traffico di mezzi pesanti, ottenendo al contempo il risultato di smistare le merci in siti maggiormente adatti a tale scopo, mediante il loro trasferimento da mezzi di maggiore dimensione e mezzi più piccoli, maggiormente adatti alla consegna in ambito urbano. Da non sottovalutare è inoltre l'obiettivo di ottimizzare la filiera procedurale doganale, mediante lo spostamento in luoghi periferici rispetto ai centri urbani delle dogane e delle file di automezzi in sosta per l'espletamento delle vari adempimenti.

In programma anche le infrastrutture per l'Agricoltura come il collegamento viario Statale 115, autoporto di Vittoria, aeroporto di Comiso e Statale 514 (Ragusa Catania). L'entrata in esercizio dell'aeroporto di Comiso e la prossima ultimazione dell'autoporto di Vittoria ha infatti determinato l'esigenza di potenziare il collegamento di queste infrastrutture con la viabilità primaria costituita dalla Statale 115 e dalla Statale 514 Ragusa Catania. L'ex Provincia di Ragusa ha predisposto il progetto definitivo generale dell'intervento sopra indicato, del costo di 115,8 milioni di euro. Per la sua realizzazione, oltre ai fondi provinciali saranno impiegate le risorse assegnate a valere sul Pac - Nuove Azioni per 31,15 milioni di euro.

Per la realizzazione l'intervento è stato suddiviso in 2 fasi e 6 lotti. La prima fase, di 47 milioni di euro comprende uno stralcio funzionale (lotti 3, 4 e 6) da realizzare con i fondi del PAC - Nuove Azioni e con i fondi provinciali, mentre la seconda comprende, a completamento dell'intervento, la realizzazione dei restanti lotti (1, 2 e 5), per un importo di altri 68,7 milioni di euro. In relazione alle risorse disponibili, gli appalti per la realizzazione dei lotti potranno essere avviati a partire dal mese di settembre, e la realizzazione delle opere potrà iniziare prossimamente per essere completate entro il 2017. Il collegamento stradale permetterà di incrementare la catena del valore dei prodotti dell'agricoltura destinati al consumo fresco, velocizzando il trasporto dei primaticci che caratterizzano il mercato ortofrutticolo di Vittoria, che con circa 400 milioni di volumi di affari è il grande mercato ortofrutticolo del Sud.

Nel Catanese la previsione è la realizzazione di tre tratte metropolitane: Giovanni XXIII / Galatea, Giovanni XXIII / Stesicoro e Borgo / Nesima) da parte della Ferrovia Circumetnea. Per la Ferrovia Circumetnea, a seguito di finanziamento di 90 e 100 milioni di euro è stato anche appaltato un primo lotto della tratta Nesima / Misterbianco centro.

Nell'ambito degli interventi infrastrutturali necessari per ridurre i costi di attraversamento dello Stretto e per alleggerire e razionalizzare il traffico pesante passante per la città di Messina, è stata individuata la realizzazione della «Strada di collegamento tra il viale Gazzi e l'approdo F. S. per via Don Blasco», del costo aggiornato di 28 milioni di euro mentre nell'ambito della tipologia riferita agli interventi «ultimo miglio», con specifico riguardo alla connessione dei nodi logistici alla rete di trasporto regionale, è stato individuato il completamento dell'intervento «Collegamento aeroporto di Comiso e autoporto di Vittoria alla SS 115 e alla SS 114».



TRA PROBLEMI BUROCRATICI ED ECONOMICI

Per il Polo intermodale di Catania servono 40 mln

Per il Polo intermodale di Catania, del costo complessivo di 40,6 milioni di euro verranno impiegati i ribassi d'asta provenienti dal Polo logistico. L'appalto di concessione di costruzione del Polo intermodale e gestione dell'intero **interporto** è stato aggiudicato in via provvisoria a novembre 2014. Pertanto, superate le problematiche legate allo stato di criticità finanziaria della Società, per garantire la continuità aziendale e lo svolgimento delle attività connesse alla realizzazione dell'intervento, è presumibile che nel giro di pochi mesi potranno iniziare i lavori del Polo intermodale, che dovrebbero concludersi in 17 mesi. Inoltre, in considerazione che l'appalto comprende anche la gestione, contestualmente all'avvio della realizzazione del Polo intermodale, potrebbe già entrare in esercizio il Polo logistico.

Con riferimento al comparto ferroviario invece a valere sulle risorse della programmazione comunitaria 2007-2013 sono stati appaltati i lavori per la realizzazione di un primo lotto della tratta metropolitana catanese «Stesicoro / Aeroporto».

Sempre a valere sulla programmazione Fesr 2007/2013 è stato ammesso al finanziamento,

nell'agosto 2014, il progetto del **porto** turistico di Capo D'Orlando, nel Messinese, per un importo complessivo di 48 milioni di euro circa. Nello stesso esercizio finanziario 2014 in ambito di portualità turistica, sono stati finanziati i lavori nei porti turistici di Sant'Agata di Militello (sempre a Messina), Porto Palo di Menfi (ad Agrigento) ed il **porto** di Porto Empedocle (sempre Agrigento). Nell'ambito dei fondi 2014-2020 infine si prevede il raddoppio della tratta Ogliastrillo - Castelbuono che prevede un impegno di risorse pari a 265 milioni di euro.

Sono in corso di realizzazione quattro interventi presso l'aeroporto di Palermo «Falcone - Borsellino» a valere sui fondi CIPE per un costo complessivo pari a 34 milioni di euro.



[INFRASTRUTTURE]

Il porto di Catania guarda al futuro

L' Autorità ha dato il via ad una serie di lavori infrastrutturali che consentiranno un ulteriore sviluppo. Nel 2015 il porto di Catania ha movimentato 7,6 milioni di tonnellate di merci e, per quanto concerne il settore container, ha movimentato circa 50 mila Teu

Lo scalo di Catania, un tempo "porto-emporio", oggi è il "gate" più importante dell' Isola e influenza un' area geografica molto vasta che comprende sei delle ex province della Sicilia.

Un "melting-pot" di genti accomunate dal desiderio di integrazione sociale e culturale per trasmettere nuovi saperi e modelli culturali. Questi rappresentano il divenire di una società moderna, aperta alle trasformazioni sociali.

Un ruolo strategico, quindi, quello svolto dal sistema logistico di Catania e del suo porto che funge da bacino di raccolta e distribuzione dei traffici da e per il Mediterraneo, sviluppa una grande potenzialità sia per attività tradizionali, come quelle produttive, sia per quel che concerne la crescita turistica. Tant' è che l' area etnea, per la sua posizione geografica, è da molto tempo ritenuta fondamentale per tale sviluppo.

La nuova Darsena Polifunzionale, in questo contesto di sviluppo, ha costituito una infrastruttura di grande prospettiva intermodale che ha anche consentito la delocalizzazione di gran parte del traffico commerciale, liberando il porto vecchio che è stato completamente adibito all' accoglienza delle navi da crociera. Insomma, un porto da amare alla riscoperta della sua storia dei suoi miti e dei suoi tesori. Tra tradizione e innovazione. Ed è grazie al progresso e al potenziamento di questa infrastruttura, infatti, che l' autorità portuale diventa un' arma vincente per collaborare allo sviluppo economico della città. Occorre dare uno sguardo ad alcuni numeri: nel 2015 il porto ha movimentato 7,6 milioni di tonnellate di merci e, per quanto concerne il settore container, circa 50 mila Teu. Il potenziamento delle infrastrutture e le novità nel settore, pertanto, permettono il consolidamento di un trend più che positivo, facendo assumere al porto di Catania un ruolo principale e determinante nello sviluppo dei traffici marittimi nazionali, comunitari e internazionali dell' Isola.

«Lo scorso venerdì - afferma il Commissario straordinario dell' Autorità Portuale di Catania, Cosimo Indaco - è stata una giornata importantissima per il nostro porto. Il Comitato portuale ha approvato: - la proposta di attraversamento nel se dime portuale del nodo ferroviario di Catania che comporterà, tra l'

The collage consists of several elements: at the top, a newspaper clipping with the headline "Il porto di Catania guarda al futuro" and sub-headline "L'Autorità ha dato il via ad una serie di lavori infrastrutturali che consentiranno un ulteriore sviluppo"; below this, a map of Sicily with several locations marked; to the right of the map, a small photograph of a man in a suit, likely Cosimo Indaco; and at the bottom, a banner for "MOBILI DI TRAPANI" with the text "Il meglio del mobile italiano a Niscemi" and "La più grande esposizione di mobili classici e moderni".

- segue

altro, l'abbattimento dell'edificio alloggi Capitaneria di Porto (edificio rosa).

; l'autorizzazione per le proprie competenze dello spostamento varco doganale in funzione dell'apertura del porto alla città; l'approvazione delle misure urgenti per l'implementazione della sicurezza in ambito portuale. L'approvazione dei lavori di restyling del sedime portuale finalizzati a garantire standard di sicurezza anche in funzione dell'apertura stessa del porto alla città. L'importo dei lavori è di 3,5 milioni di euro.

Il Commissario Indaco, riunitosi nella seduta dello scorso 8 aprile, ha agglomerato il Comitato portuale sulle modifiche della recente riforma, approvata all'unanimità dalla Conferenza Stato -Regioni Unificata del 31 marzo e alla quale ha partecipato il sindaco di Catania Enzo Bianco nella sua carica di presidente del Consiglio nazionale dell'Anci. Il testo della riforma prevede che, su richiesta motivata dei presidenti delle Regioni, le Autorità portuali - non classificate come sedi di autorità di sistema portuale dal decreto legislativo riguardante la riorganizzazione - possono richiedere in fase transitoria e per un periodo non superiore a 36 mesi dall'entrata in vigore del decreto, l'autonomia amministrativa. Nello specifico, su proposta motivata della Regione Siciliana, è prevista la facoltà di individuare nel porto di Catania la sede di soppressa Autorità portuale aderente alla AdSP, la sede della stessa Autorità di sistema portuale.

Il Comitato portuale nel ringraziare il sindaco Bianco per i risultati ottenuti in sede di Conferenza Unificata, ha ulteriormente evidenziato come il porto di Catania risulta ancora per il 2015 leader in Sicilia per la movimentazione di merce, fatta eccezione per i prodotti liquidi petrolchimici. Affermando, obiettivo per obiettivo, la rispondenza delle caratteristiche morfologiche, strategiche, economiche e sociali del porto agli obiettivi settoriali di cui al reg. Ue n.

1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio datato 11/12/2013, dimostrando che il porto di Catania risponde perfettamente alla logica e alle caratteristiche del «core network».

Il sindaco Bianco ha comunicato altresì che «se è vero che le precedenti governance sono state deficitarie nel far ottenere il giusto riconoscimento formale da parte dell'organismo Comunitario allo scalo etneo; è altrettanto vero che detti requisiti sussistono e sono documentati. Tale entità dei fatti porta ad asserire che il porto di Catania è già una realtà consolidata e come tale vanta un'oggettiva collocazione baricentrica in grado di costituire volano per l'intero territorio e garantire un'adeguata governance proprio per sviluppare le potenzialità di tutto il sistema portuale della Sicilia Sudorientale». Infine, il Comitato portuale concorda sull'«unico coordinamento per la portualità della Sicilia Orientale» ma ribadisce sulla assoluta necessità di «pari equilibri e pari dignità».

Cosimo Indaco, il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Catania il 14 conferenza Stato Regioni «Stiamo andando avanti rapidamente e secondo i tempi previsti nella fase attuativa della Riforma della Pubblica Amministrazione e lo stiamo facendo in modo unitario portando il contributo e l'adesione unanime di tutte le Regioni», così il Presidente della Conferenza delle Regioni, Stefano Bonaccini, ha commentato il parere positivo espresso nella Conferenza Unificata al decreto legislativo relativo alla riorganizzazione e alla razionalizzazione della disciplina concernente le autorità portuali e l'intesa sul Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica. «Si tratta comunque - ha detto Bonaccini - di provvedimenti importanti e mi auguro che con la prossima Conferenza delle Regioni, in programma il 14 aprile, si possa chiudere, con l'approvazione dei due decreti attuativi la fase che concretizza una riforma della Pubblica Amministrazione che il Paese attende da anni. Con la riforma della riorganizzazione dei porti si semplifica fortemente il quadro del settore creando 15 autorità di sistema portuale, cui faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale e a cui potranno rivolgersi le Regioni anche per chiedere l'inserimento di porti di rilevanza regionale - spiega la Conferenza delle Regioni in una nota -. È un'operazione di forte razionalizzazione che porta ad una riduzione dei comitati portuali: dagli oltre 360 esistenti oggi, a circa 70». «Tutto ciò - ha proseguito - avverrà anche con il coinvolgimento delle Regioni e degli Enti locali perché alcuni componenti saranno designati dalle autonomie territoriali. Con la riforma le nuove autorità istituiranno anche «tavoli di partenariato della

Cozzo: «Mai fatto favori né a Gemelli né a Lo Bello»

Il commissario del Porto di Augusta: «Sono stato tirato dentro un tritacarne» «Questa storia mi danneggerà, perché in maggio si definiscono i nuovi assetti» Era stato lo stesso Delrio a dichiarare al vostro quotidiano che aveva "apprezzato l'operato dell'avvocato Cozzo, che sta molto ben facendo". E i numeri lo confermano

CATANIA. Dopo giorni di silenzio assoluto il commissario del porto di Augusta, Alberto Cozzo, catanese, 41 anni, decide di fare chiarezza e dare la sua versione. Non è indagato da nessuna Procura, ma è molto scosso, «emozionato e amareggiato», e si fa supportare nelle dichiarazioni dal suo avvocato Darlo Pastore che ci riceve nello studio di via Luigi Sturzo, zona di piazza Spirito Santo.

Secondo alcune fonti, lei sarebbe stato nominato commissario del porto di Augusta attraverso una serie di raccomandazioni che partirebbero da Ivan Lo Bello e da Gianluca Gemelli, ex compagno del ministro Guidi, fino ad arrivare al ministro Delrio. Questo perché, dicono, avrebbero voluto che il porto fosse gestito secondo gli interessi di Gemelli.

«Come commissario del porto sono tenuto a interloquire con le autorità che propongono al ministro una terna dei nomi, perché all'epoca dei fatti ero in predicato non di diventare commissario straordinario, ma presidente: quindi Melilli, Priolo e Augusta da un lato, Camera di commercio e Provincia regionale propongono al ministro dei nomi per la presidenza. Poi non fui nominato presidente,

ma commissario. Quindi nel novembre 2014 vengo nominato per la prima volta dal ministro Lupi, confermato nel maggio 2015 dal ministro Delrio e riconfermato dallo stesso Delrio nel novembre 2015. Lo stesso ministro che dal vostro giornale intervistato in data 21 giugno 2015 dice dopo essersi recato al porto di Augusta: Ho apprezzato l'operato dell'avvocato Cozzo che sta molto ben facendo. Questo anche perché al porto ho fatto una inversione di marcia: il 90% delle opere sono di evidenza pubblica, il residuo 10% di importo minore vanno a trattativa privata». È stato scritto però che il ministro Delrio, dopo la visita ad Augusta, avrebbe detto che non mi sembra che Cozzo sia un fulmine di guerra e che quindi l'avrebbe fatto affiancare dall'Anticorruzione. «Guardate che sono stato io e non il ministro che il 27 ottobre 2015 ho chiesto all'Anac di stipulare un protocollo di legalità. Sono io che dispongo di pubblicare sul sito dell'autorità portuale tutte le gare d'appalto, anche quelle del consulente del lavoro o del medico competente che si potevano fare in affidamento diretto. Ho ampliato la pianta organica prevedendo 25 nuovi posti di lavoro e dicendo no a tutti i politici locali che avevano raccomandati da



sistemare».

Ma allora li ha assunti o no questi 25?

«No, nemmeno uno, perché a maggio c'è unificazione delle autorità portuali. Quindi sarebbe stato inopportuno in questo momento».

Ci parli dei rapporti con Gianluca Gemelli, il compagno dell'ex ministro dello Sviluppo Economico Federica Guidi.

«Gemelli era un autorevole membro della Camera di commercio di Siracusa, ovverossia di una delle autorità che sottopone al ministro la terna di nomi per la presidenza dell'autorità portuale. Quindi io interlocuisco con Gemelli così come con tutti gli altri. Con me non c'è stato un solo appalto, una sola autorizzazione o una sola concessione rilasciata al Gemelli, a società a lui riconducibili, o a persone a lui vicine. Quindi se la mia nomina è stata caldeggiata e la riconferma pure è perché tutti erano ben contenti della mia gestione. Non c'è stata nessuna contropartita verso nessuno. Mi sembra superfluo aggiungere che non ho messo in tasca un solo euro e che, oltre ad essere laureato in Giurisprudenza, sono anche laureato in Scienza della navigazione. Quindi ho tutti i titoli e tutto il diritto di gestire l'autorità portuale di Augusta. Tutto il resto è fango».

È stato scritto che Ivan Lo Bello, vicepresidente nazionale di Confindustria, si sarebbe interessato presso il ministro Delrio per la sua riconferma. Perché?

«Perché Lo Bello, così come altri esponenti, sindaci eccetera, avevano apprezzato il mio operato. Quindi che la mia riconferma sia stata caldeggiata presso il ministro mi sembra normale perché il ministro riceve informazioni dal territorio, ma non perché ci siano interessi nascosti. Io ho perseguito un solo interesse, ed è stato l'interesse pubblico. Non c'è un solo atto contra legem, non solo da un punto di vista formale, ma anche sostanziale. Mi sono trovato tirato dentro una baraonda senza sapere perché». Claudio Fava dice che lei è venuto a conoscenza di una sua interrogazione parlamentare sul porto di Augusta prima che questa fosse resa pubblica. «Oggetto dell'interrogazione è un appalto di 700mila euro bandito prima del mio insediamento. Quindi lo vengo tirato in ballo senza entrarci per niente. E dell'interrogazione di Fava ho saputo perché una corrispondente del vostro giornale da Augusta mi telefonò dicendo: lo sa di un'interrogazione sul porto di Augusta? ». Ma del progetto di Gemelli di imboscare il petrolio della Basilicata ad Augusta in attesa del rialzo del prezzo, lei è venuto a conoscenza? «Non risulta agli atti dell'autorità portuale di Augusta nessuna istanza del Gemelli o di altri. Come posso sapere che progetti passano nella testa di un uomo? ». Secondo lei perché il porto di Augusta è entrato nell'occhio del ciclone? Chi vuole colpire chi? «Escludo che questo derivi dal fatto che a maggio si definiscono i sistemi di autorità portuale perché il livello è nettamente diverso. Certamente influirà sugli assetti del sistema portuale della Sicilia orientale, qualcuno cercherà di avvantaggiarsene, e qualche altro come me potrebbe essere danneggiato da questo. Quanto ci sia dietro questa storia dei petroli dovrebbe dircelo lei da giornalista». Possiamo solo intuire che colpendo prima la Boschi, poi la Guidi, ora Delrio, il bersaglio finale sia Renzi e il governo. «Ma io in tutto questo non c'entro per niente, stavo facendo un buon lavoro, importante per la Sicilia, far diventare Augusta un vero hub e finisco nel tritacarne mediatico. Prima della mia gestione erano stati fatti lavori per poco più di sei milioni, con me sono stati 21 milioni. Se questo significa non essere un fulmine di guerra, pazienza». Ivan Lo Bello le ha mai chiesto un favore? «Assolutamente no». Gemelli ha mai chiesto l'uso di un pontile per l'attracco di petroliere? «Ripeto che non c'è stata alcuna istanza e per questo c'è anche un inter complesso. Nell'aprile 2015 ho scritto una lettera alla Marina militare per segnalare che un pontile non può essere utilizzato se non per esigenze militari». Considerazione finale? «Io posso avere sbagliato al massimo per il tono amichevole di certe telefonate registrate. Ma questa storia getta fango su un professionista che si è speso per l'interesse pubblico, che non ha fatto un solo favore a nessuno e che ora vede intralciata una onorata carriera per motivi che non dipendono assolutamente da lui».

I voli cancellati e gli sms frenetici tra Cozzo, Gemelli e Lo Bello

SIRACUSA. Il 7 maggio dello scorso anno è stata una giornata drammatica per l'allora commissario dell'Autorità portuale di Augusta, Alberto Cozzo. Il suo mandato sarebbe scaduto meno di una settimana dopo e, per quel giovedì, aveva un appuntamento al ministero delle Infrastrutture con Graziano Delrio, per tramite di Ivan Lo Bello, nell'ambito di quella che gli investigatori della squadra mobile di Potenza hanno definito «una pista politica, al fine di appoggiare la candidatura di Alberto Cozzo quale presidente dell'Autorità portuale di Augusta o in subordine la sua riconferma a commissario straordinario». Ma appena dopo l'alba, alle 6,05 del mattino, quando il commissario dell'autorità portuale di Augusta, Alberto Cozzo, era già all'aeroporto di Catania con l'intento di imbarcarsi sul volo per Roma, dal suo telefonino parte un sms destinato a Nicola Colicchi (componente dell'esecutivo nazionale della Compagnia delle opere e presidente dell'Osservatorio per il settore non profit della Camera di commercio di Roma). «Buongiorno - scrive Cozzo nel messaggio - sono bloccato a Catania, non atterra nessun aereo a Fiumicino a quanto pare a causa di un incendio». Era tutto vero.

Poche ore prima un incendio era divampato, a seguito di un cortocircuito del frigorifero di un bar dello scalo, nel terminal 3 dei voli internazionali dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino che fu subito interamente chiuso ed evacuato. I vigili del fuoco lavorarono fino all'alba per spegnere le fiamme che aveva distrutto un'area di almeno 700 metri quadrati causando l'intossicazione di tre persone. Mezz'ora dopo, dallo stesso scalo anche Gemelli comunicò la circostanza dei voli sospesi. Chiamando l'ex ministra allo Sviluppo economico e sua compagna Federica Guidi, la quale si lamentò che non erano molto fortunati (secondo gli inquirenti il riferimento era alle difficoltà di potersi vedere nel fine settimana), Cozzo e Gemelli erano uno accanto all'altro nella sala d'attesa delle partenze di Fontanarossa e il commissario dell'Autorità portuale era sempre più nervoso. Al punto che Gemelli chiamò Ivan Lo Bello, dicendogli che aveva al suo fianco «una persona in preda alle convulsioni» e aggiungendo il programma aggiornato che prevedeva la partenza intorno alle 13. Secondo la ricostruzione degli inquirenti, Lo Bello avrebbe rassicurato Gemelli «che avrebbero comunque avuto il tempo di vedersi». Ma alla fine quel giovedì Cozzo non riuscì a partire. «Spero di non avere compromesso nulla con questa mancata partenza» si affrettò a scrivere in un sms Cozzo. Un messaggio inviato a due destinatari: Colicchi e Gemelli.



I voli cancellati e gli sms frenetici tra Cozzo, Gemelli e Lo Bello

An advertisement for a gelateria. The headline reads "vinci la tua gelateria". Below the headline, there is a photograph of a woman smiling and holding a large, multi-flavored ice cream cone. The background is dark with some light effects. To the right of the image, there is a small text block, likely describing the promotion or the gelateria's offerings.

- segue

Un messaggio che gli investigatori ritengono dal contenuto rilevante poiché dimostrerebbe che il viaggio a Roma aveva la finalità di assicurarne o rendere più probabile la nomina a presidente dell'Autorità portuale di Augusta.

A quel messaggio avrebbe risposto Colicchi con un «Probabilmente no».

«È il probabilmente che mi preoccupa» la contro risposta di Cozzo. Dopo qualche ora, al suo ritorno ad Augusta, Cozzo tornerà a scrivere a Gemelli: «Mi sto consolando al Castello con Carlo Fazio, ricci e tutto libero». Carlo Fazio è il fratello di Alfio Fazio, imprenditori nel settore marittimo e del turismo, entrambi recentemente finiti nell'elenco Panama Papers tra i presunti titolari di fondi off-shore gestiti dallo studio legale Fonseca.

I giorni successivi, con la scadenza del mandato sempre più imminente, diventano frenetici. Cozzo vorrebbe andare a Roma lunedì 11 maggio. Ma deve arrendersi ancora una volta. Scrive a Colicchi: «Buongiorno Nicola. Lunedì non verrò a Roma, mi hanno cancellato i voli e ormai non si trova più niente, neanche a Ciampino. Rimango ad Augusta e a questo punto aspetto il 13 e quel che succede succede».

La situazione sembra precipitare proprio a ridosso della nomina. La sera prima Cozzo scrive a Gemelli un messaggio molto allarmato spiegando che il gabinetto di Delrio avrebbe voluto nominare il comandante della Capitaneria di porto, come fatto già a Napoli e Gioia Tauro, in attesa della riforma delle autorità portuali. I contatti si fanno sempre più fitti e lo stesso Gemelli pare allarmato da quanto sta accadendo al punto da rivolgersi ancora una volta a Ivan Lo Bello, considerato che le piste siracusane non avevano portato risultati positivi. Ma dalle conversazioni dell'imprenditore augustano Gianluca Gemelli emerge anche la preoccupazione che proprio Lo Bello «potesse fare il doppio gioco offrendo un assist al sindaco di Catania, Enzo Bianco». Una preoccupazione infondata, secondo gli investigatori potentini, a parere dei quali Ivan Lo Bello avrebbe effettivamente perorato la causa di Alberto Cozzo. La chiarita nella serata del 13, giorno della nomina del nuovo commissario e la conferma che dal ministero delle Infrastrutture era partita una lettera inviata alla Regione siciliana con cui si indicava proprio Cozzo come commissario straordinario dell'Autorità portuale. La conferma il giorno successivo in una telefonata tra Cozzo e Gemelli. «Sono tornato al duro lavoro, insomma devo guadagnarli il pane. Senti... mentre provo a guadagnarli il pane, mi hanno chiamato dal ministero che mi hanno rinominato... ». L'atto ufficiale sarà il decreto n. 153 con cui il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha confermato la nomina di Alberto Cozzo fino alla nomina del presidente dell'ente portuale siciliano e comunque per un periodo non superiore a sei mesi.

MASSIMO LEOTTA

SCANDALI. Gemelli parla della Borsellino e di «altri come lei che andrebbero eliminati», il governatore: «Anch' io in quella lista»

Crocetta: «Mai richieste da Montante»

«Antonello è stato mio amico, in qualche modo lo è ancora». Licenziati altri 233 forestali Il "comitato d'affari" e il porto di Augusta

Ecco i siciliani con soldi nei paradisi del fisco TONY ZERMO PAGINA 10 FARAONE «In Sicilia rottamazione e uno di noi candidato» Le parole del compagno dell' ex ministra Guidi su Lucia Borsellino? Il presidente della Regione si sente nell' elenco degli «altri come lei» che sostiene Gianluca Gemelli, intercettato - «andrebbero eliminati». Perché, autocertifica Rosario Crocetta, «insieme agli altri simboli dell' antimafia andrei eliminato anch' io». La visita del presidente Mattarella a Noto è appena terminata. E il presidente annuncia l' ennesima "retata" sui «forestali da licenziare perché condannati per armi ed esplosivi». In tutto 233, cancellati dagli elenchi: mai più avviati al lavoro. Crocetta, in un' intervista, parla anche di antimafia. «Il fatto che uno si schieri con la lotta alla mafia non gli dà automaticamente una patente di immunità». Per Crocetta, anche in questo campo, «chi sbaglia paga». E Montante? «Nè processato, né condannato, aspettiamo il giudizio della magistratura». Sul presidente di Confindustria Sicilia, «una persona che è stata amica mia, e che in qualche modo lo è ancora», Crocetta assicura: «Non mi ha chiesto mai nulla, non ho mai avuto pressioni di nessun tipo, non ha fatto sicuramente affari con me».



"Furbetti" e un ammiraglio nel "comitato d'affari" Obiettivo il porto di Augusta

«La Borsellino, tutti quelli dell'Antimafia, è gente che andrebbe eliminata»

POTENZA. Il capo di Stato maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi, farebbe parte di quel "comitato d'affari" che per raggiungere le proprie mire avrebbe più volte tentato, e in alcuni casi ci sarebbe anche riuscito, di condizionare importanti ministri del Governo Renzi. E, mentre dalle "carte" sull'inchiesta sul petrolio in Basilicata, la sua posizione sembra assumere un ruolo sempre più significativo all'interno della "combriccola", l'ammiraglio chiede di essere sentito dai pm della Procura di Potenza.

Il suo difensore, Pietro Nocita, in una dichiarazione, ha aggiunto che «le intercettazioni non hanno rilevanza giudiziaria ed esprimono opinioni personali, frutto della sua passione e del suo amore per la Marina Militare e non sono legate ad interessi privati». De Giorgi è indagato per abuso d'ufficio nell'ambito di uno dei filoni dell'inchiesta potentina, quello che partendo dal progetto "Tempa Rossa" della Total a Corleto Perticara (Potenza) arriva ad Augusta (Siracusa) ma con «passaggi» determinanti a Roma, che, probabilmente, potrebbero spostare il fascicolo proprio nella Capitale. A unire i legami tra Corleto, Augusta e Roma, c'è l'imprenditore siciliano Gianluca Gemelli, compagno dell'ex ministra dello Sviluppo economico, Federica Guidi.

Gli atti processuali dell'inchiesta di Potenza svelano, tra sms e telefonate, gli altri lavori sui quali il "comitato d'affari" di cui fa parte Gianluca Gemelli, il compagno del ministro Federica Guidi, aveva messo le mani. Tanto da riuscire a orientare le scelte di governo e Parlamento come la designazione dell'autorità portuale di Augusta effettuata dal titolare delle Infrastrutture Graziano Del Rio e altri provvedimenti su cui sostengono di aver ricevuto promesse da Maria Elena Boschi. Sulla designazione è stata presentata una interrogazione dal parlamentare pd Claudio Fava e Gemelli si sfoga: «Fava è amico della Chinnici, sono tutti questi dell'Antimafia, sai tutti questi... eh il giro quello è... Antimafia praticamente, perché questi qua...

guarda quelli che utilizzano i cognomi dei martiri per fare carriera, fanno ancora più schifo degli altri... l'ho sempre dichiarato, lei, la Borsellino, questa è gente che proprio andrebbe eliminata... però dicono sono bravissime persone...



- segue

e va beh, se lo dite voi! ».

Delrio e il porto È maggio 2015, il "clan" si muove per far rinnovare al vertice del Porto di Augusta Alberto Cozzo. E chiede al vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello di intercedere con il ministro Delrio.

Annotano gli investigatori: «È di rilevante contenuto una conversazione tra Nicola Colicchi e il Capo di Stato Maggiore della Marina Giuseppe De Giorgi FEDERICA GUIDI E GIANLUCA GEMELLI proprio in merito all' intervento di Lo Bello, ai rapporti esistenti tra quest' ultimo ed il ministro Delrio (che su invito del primo avrebbe addirittura dato indicazioni al Vice Capo di Gabinetto di strappare un decreto già predisposto, lo stesso decreto, probabilmente, cui facevano cenno Cozzo e Gemelli e che avrebbe previsto la nomina di Macaudo a capo dell' Autorità Portuale, in attesa che si attuasse la riforma definitiva) ed alla possibilità di far divenire "operativo" quel medesimo rapporto a proprio vantaggio».

Boschi e Madia Il controllo sul porto di Augusta pare strategico per il gruppo. Dice l' ammiraglio De Giorgi: «La Pinotti nel frattempo... chiesto a... Gabinetto di Marina di preparargli uno studio sull' accorpamento delle Capitanerie di Porto, allora il vulnus sta nel fatto che Graziano imporrebbe sicuramente collegamenti tra trasporti e Marina... tramite la ministra in questo momento, incazzata com' è sulla vicenda del Libro Bianco, direbbe senz' altro di sì. Allora, noi dobbiamo...

ciò fare in modo, devono essere loro che... la Madia, come mi aveva promesso la Boschi, ha detto che si doveva rivedere la questione del mare...».

«Legge firmata! » Le mire del gruppo sugli appalti per la Difesa hanno origine già nel 2014. La mattina dell' 11 dicembre Gemelli riceve dall' utenza in uso a Nicola Colicchi, il seguente sms: «Gianluca per favore potresti chiedere a Federica se firma il documento legge navale? È ancora lì...».

Lui risponde: «Non dovrebbe esserci, mo' mi informo». Poco dopo «Gemelli dice di aver mandato un WhatsApp a Federica per chiedere lumi sulla questione, perché lei gli aveva detto che CLAUDIO FAVA La situazione del porto di Augusta è «opaca, e il ministro Delrio avrebbe il dovere di proiettare un raggio di luce, soprattutto perché stiamo parlando del primo porto industriale che gestisce 33 milioni di tonnellate di greggio l' anno e in cui sono previsti lavori di ampliamento per 145 milioni di euro». Così il vicepresidente della Commissione parlamentare antimafia Claudio Fava c' erano a questo punto un sacco di cose da ristampare, 14 pagine per ogni cosa.

Afferma che tuttavia la stessa non l' ha ancora letto». Ma nel pomeriggio arriva il via libera. Colicchi manda tre sms: «Firmata legge navale!!! Firmata legge navale!!! Vito ha chiamato Berutti un paio d' ore dopo il WhatsApp dicendo che "finalmente era riuscito a far firmare il provvedimento"... Facce di culo». La partita è strategica per il governo.

E infatti è uno dei principali motivi di guerra tra Guidi e il suo viceministro Claudio De Vincenti.

Riunione con De Vincenti Il 24 novembre 2014, sfogandosi con Gemelli, Guidi dice che «l' appuntamento di stasera era stato convocato giovedì alla presenza del ministro, e che nonostante abbia comunicato impegni per quella data, comunque la riunione si è tenuta alla presenza del vice ministro.

Si lamenta delle risposte imbarazzanti date dalla segreteria di Pier Carlo (ministro Padoan) ». Annotano gli investigatori: «La riunione cui fa riferimento la Guidi, tenutasi al ministero per l' Economia, atteneva al piano Finmeccanica. Guidi fa riferimento agli amici di Gemelli "...di ai tuoi amici che mi sono accorta che ho un pezzo di m... non è che facciamo un favore a De Vincenti allora stiamo meglio tutti, hai capito? ... lo stasera ho avuto la riprova che il famoso piano Finmeccanica, va bene, quello di cui tu, anche tu mi hai scritto, a mia richiesta stasera no, perché non posso, lo facciamo in un altro momento, nessuno, compresa la segreteria di Piercarlo ha avuto il coraggio di dirmi che in realtà l' incontro era in corso, e sai chi c' è andato: De Vincenti! Senza dirmi niente, al ministero non sa niente nessuno che De Vincenti ci sia andato... E poi De Vincenti, Claudio De Scalzi (amministratore delegato di Eni) che mi dice che venerdì mattina è al ministero per parlare con De Vincenti che lo ha convocato per parlare di cose di cui Claudio De Vincenti non dovrebbe neanche parlare...».

Missili e soldi De Giorgi segue l' iter parlamentare per lo sblocco dei fondi e racconta: «Alfano (il sottosegretario Giacomino Alfano) è stato ricondotto apparentemente a miti consigli da Pinotti, che finalmente gli ha dato un cazziatone, gli ha tirato, gli ha fatto scrivere cosa leggere: l' ha letto. E quindi si è rimangiato tutto». Il gruppo ha raggiunto un accordo con la Regione Campania e si accorda «con Santangelo, segretario particolare di Caldoro, così da presentare tutta la documentazione.

Il tema è: "Sistemi di Difesa e Sicurezza del territorio", dove all' interno verrà inserita anche la videosorveglianza ai missili. Si tratterebbe di un programma che prevede un accordo tra i vari ministeri (Interni, Difesa, Economia e Sviluppo Economico) e una rete di imprese».

«Mai avuto pressioni» Giovedì Delrio ha ribattuto «di non aver mai ricevuto pressioni o condizionamenti e tantomeno ricatti ai quali evidentemente non mi sarei mai sottoposto».

Precisazione della sindaca di Augusta sulla conferma del commissario straordinario «Non ho chiesto la proroga di Cozzo»

Sebastiano Salemi AUGUSTA (SIRACUSA)
Sulla vicenda della conferma del commissario straordinario Alberto Cozzo alla guida dell' **autorità portuale** di Augusta c'è da registrare un botta e risposta tra la sindaca di Augusta, Cettina Di Pietro del Movimento 5 Stelle, e il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, dopo gli inquietanti fatti emersi dall'inchiesta di Potenza che hanno coinvolto anche la cittadina megarese e il suo porto. Le intercettazioni dei pm di Potenza che indagano sul caso Guidi - Gemelli tirano in ballo in almeno un paio di circostanze il ministro delle Infrastrutture. Da una di queste intercettazioni, in una conversazione tra il lobbista Colicchi e Gemelli, emergerebbe che che Ivan Lo Bello, presidente di Confindustria Sicilia, sarebbe stato da Delrio per sponsorizzare la conferma di Alberto Cozzo a commissario straordinario dell' **autorità portuale** di Augusta. In un' intervista a un quotidiano nazionale, Delrio conferma l' incontro con Lo Bello ma smentisce la richiesta di sponsorizzazione. Alla domanda se qualcuno gli abbia mai suggerito il nome di Cozzo, il ministro risponde: «Solo una persona lo ha fatto. La sindaca di Augusta, del Movimento 5 Stelle, me ne ha parlato bene. E lei ho detto che non mi sembrava così bravo». Immediata la replica della prima cittadina megarese Cettina Di Pietro che smentisce con decisione quanto affermato dal ministro: «Delrio è con la spalle al muro e cerca di trascinarci nel fango con lui. Ho incontrato una sola volta il ministro, nei suoi uffici, e abbiamo discusso solo del porto "Core". Con tutto il rispetto, farebbe bene a stare zitto. Cozzo l' ha prorogato lui e io non ho mai suggerito nulla. Vi immaginate un ministro del Governo Renzi che fa i desiderata di un sindaco 5 stelle? Quanto è credibile questa cosa?».3.

Primo Piano

Delrio: fare luce sull'attività di dossieraggio
«A questa punto voglio sapere se davvero pezzi della base tramasano contro altri pezzi del Stato»



Renzi: arrendersi ancora, così diventa reo di partecipazione

De Giorgi, la "cricca" e le pressioni sull'esecutivo



«Non ho chiesto la proroga di Cozzo»

Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha risposto a un'inchiesta di un quotidiano nazionale, smentendo la richiesta di sponsorizzazione di Alberto Cozzo a commissario straordinario dell' autorità portuale di Augusta. Delrio ha anche precisato che non ha mai suggerito il nome di Cozzo, ma che la sindaca di Augusta, Cettina Di Pietro, gli ha parlato bene di lui. Il ministro ha anche smentito l'intercettazione di un pm di Potenza che lo accusa di aver sponsorizzato la conferma di Cozzo.

L'industriale siciliano citato come «gancio»

A maggio 2015, per l'accusa, il «clan» si muove per le nomine al vertice del **Porto di Augusta**.

E, si legge nelle carte, il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello, 53 anni, è l'uomo a cui viene chiesto di intercedere con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Quest'ultimo nega che Lo Bello gli abbia mai sponsorizzato alcun nome per il vertice del **Porto di Augusta**.

News: Andrea Mammola/Ansa/Contrasto

POLITICA

INTERVALLI E INTERRUZIONI

De Giorgi: bisogna creare una crepa tra Pinotti e il generale Graziano

«Non, perché il mio è un tema di ricerca, non un tema di politica»

Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha risposto a una domanda di Giancarlo De Giorgi, presidente della commissione Intergruppo per il porto di Augusta, durante un'interpellanza in aula. De Giorgi ha chiesto se il ministro fosse disposto a intercedere presso il generale Graziano per la nomina a vertice del porto di Augusta di Ivan Lo Bello, vicepresidente della Confindustria di Palermo. Delrio ha risposto che non è suo compito intercedere presso il generale Graziano, ma che è disposto a dialogare con lui per risolvere le divergenze. De Giorgi ha poi chiesto se il ministro fosse disposto a intercedere presso il presidente della Confindustria, Gianpiero De Michelis, per la nomina a vertice del porto di Augusta di Ivan Lo Bello. Delrio ha risposto che non è suo compito intercedere presso il presidente della Confindustria, ma che è disposto a dialogare con lui per risolvere le divergenze.



I compagni dell'ex ministro
Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha risposto a una domanda di Giancarlo De Giorgi, presidente della commissione Intergruppo per il porto di Augusta, durante un'interpellanza in aula. De Giorgi ha chiesto se il ministro fosse disposto a intercedere presso il generale Graziano per la nomina a vertice del porto di Augusta di Ivan Lo Bello, vicepresidente della Confindustria di Palermo. Delrio ha risposto che non è suo compito intercedere presso il generale Graziano, ma che è disposto a dialogare con lui per risolvere le divergenze.

I rapporti «caldi» tra «caldari» e «caldari»
Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha risposto a una domanda di Giancarlo De Giorgi, presidente della commissione Intergruppo per il porto di Augusta, durante un'interpellanza in aula. De Giorgi ha chiesto se il ministro fosse disposto a intercedere presso il generale Graziano per la nomina a vertice del porto di Augusta di Ivan Lo Bello, vicepresidente della Confindustria di Palermo. Delrio ha risposto che non è suo compito intercedere presso il generale Graziano, ma che è disposto a dialogare con lui per risolvere le divergenze.

L'industriale in fumo: il «caldari» e il «caldari»
Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha risposto a una domanda di Giancarlo De Giorgi, presidente della commissione Intergruppo per il porto di Augusta, durante un'interpellanza in aula. De Giorgi ha chiesto se il ministro fosse disposto a intercedere presso il generale Graziano per la nomina a vertice del porto di Augusta di Ivan Lo Bello, vicepresidente della Confindustria di Palermo. Delrio ha risposto che non è suo compito intercedere presso il generale Graziano, ma che è disposto a dialogare con lui per risolvere le divergenze.

L'imbarazzo dei carabinieri per l'ipotesi di dossieraggio

Un'ipotesi di dossieraggio per la nomina a vertice del porto di Augusta di Ivan Lo Bello, vicepresidente della Confindustria di Palermo, è stata respinta dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Delrio ha risposto a una domanda di Giancarlo De Giorgi, presidente della commissione Intergruppo per il porto di Augusta, durante un'interpellanza in aula. De Giorgi ha chiesto se il ministro fosse disposto a intercedere presso il generale Graziano per la nomina a vertice del porto di Augusta di Ivan Lo Bello, vicepresidente della Confindustria di Palermo. Delrio ha risposto che non è suo compito intercedere presso il generale Graziano, ma che è disposto a dialogare con lui per risolvere le divergenze.

I "furbetti" del porto così la rete di Gemelli dettava legge su politica e affari

Questo messaggio di natura "disfattistica", così lo definiscono gli investigatori, in realtà descrive il livello dei rapporti del commissario: Carlo Fazio, commensale di quel giorno, e il fratello Alfio sono affermati imprenditori del settore marittimo che hanno avuto l'anno scorso dalla Regione la concessione per la realizzazione e gestione del porto turistico di Augusta. Entrambi, Carlo e Alfio, sono citati nei "Panama papers", fra i presunti titolari di fondi offshore gestiti dallo studio legale Fonseca.

L'altro, il destinatario dell' sms, è Gemelli, sul quale poco c'è da aggiungere alle cronache di questi giorni: l'imprenditore di Augusta intenzionato a perseguire - attraverso la conferma di Cozzo - i suoi interessi nello scalo che accoglie le multinazionali del petrolio. Ma nelle carte della questura di Potenza c'è un'ampia galleria di personaggi siciliani - imprenditori, politici, burocrati - anche meno noti ma interpreti di ruoli importanti.

Cozzo, a sorpresa, nel rapporto di polizia ha un ruolo di coprotagonista. Ma chi è quest'avvocato catanese che dal novembre del 2014 siede alla guida dell' Authority di Augusta? Di lui si sa poco: poche apparizioni pubbliche,

poche dichiarazioni. Lo ha nominato l'allora ministro Maurizio Lupi, esponente dell' Ncd di Alfano e Castiglione, ma nel maggio del 2015, quando si muovevano intercettati gli abitanti del "quartierino" di Gemelli, l'ha confermato Graziano Delrio. Cozzo, a soli 41 anni, ha un curriculum lungo dodici pagine: un passato da ufficiale di Marina, il ruolo di consulente e avvocato d'affari per diverse società. Alcuni incarichi, osservano i Verdi, sono "sospetti": Cozzo ha lavorato per la Isia Global Service, cui di recente è stata affidata la gestione del carico, trasporto e scarico nel porto di Augusta del polverino di altoforno prodotto dall' Ilva di Taranto. E fino a due giorni prima della nomina a commissario, Cozzo è stato avvocato della Poseidon, una società di Priolo che poi, nel febbraio del 2015, si è vista assegnare dal comitato portuale un'area demaniale marittima di 8 mila metri quadrati. Sullo sfondo, e neppure tanto, un conflitto d'interessi.

Nel maggio dell'anno scorso in tanti spingevano per la sua nomina, in tanti facevano da sponda a Gemelli. Un'altra figura importante è quella di Nicola Colicchi, imprenditore palermitano di 59 anni, componente dell'esecutivo nazionale della Compagnia delle Opere e presidente dell'osservatorio per il non-profit della Camera di commercio di Roma. Colicchi è una vecchia conoscenza delle cronache giudiziarie: nel 2001 fu indagato a Milano dal pm Gherardo Colombo, assieme all'ex parlamentare dc



- segue

Massimo De Carolis, in un'inchiesta sul depuratore milanese. È Colicchi a raccontare a Gemelli di un incontro fra il vice presidente di Confindustria Ivan Lo Bello (amico e socio del compagno dell'ex ministra Guidi), consiglier Vincenzo Paglia e il senatore del Pd Roberto Cocciacich. Incontro in cui si sarebbe parlato della nomina di Cozzo. Ed è ancora Colicchi a illustrare al capo della Marina Giuseppe De Giorgi (indagato) il «ruolo decisivo» che avrebbe avuto Lo Bello nel convincere il ministro Delrio a concedere la proroga a Cozzo, addirittura facendo strappare al suo vice capo di gabinetto un'altra nomina. Circostanza seccamente smentita da Delrio che ha negato di avere subito condizionamenti o, tanto meno, ricatti.

Ma prima, quando la proroga di Cozzo sembrava sfumare, Gemelli riceveva al telefono le rassicurazioni dell'ex deputato dc Gino Foti, che lo invitava a parlare con Giovanni Cafeo, ex segretario del Pd di Siracusa e capo di gabinetto del sindaco Giancarlo Garozzo, il quale «avrebbe dovuto fare una lettera»: Garozzo precisa «di non essere mai intervenuto per soddisfare le attese di Gemelli, che non conosco». Cozzo, attraverso il suo avvocato Dario Pastore, oggi fa sapere di non avere «mai fatto da tramite per interessi illeciti» e di non avere mai autorizzato l'insediamento di società riconducibili a Gemelli nel porto. «È vero che caldeggiai la mia riconferma, normale che mi muovessi con chi istituzionalmente doveva proporla», afferma il commissario. Che non si dimette ma rimane un uomo solo, dentro il "quartierino" siciliano smascherato dall'inchiesta di Potenza.

LA DONNA: PARLAVAMO SOLO DEL BENE DEL PAESE

L'ammiraglio e l'imprenditrice «Facciamo pressing su Orlando»

Le intercettazioni "spezzine". Il ministro: nessun incontro

GLI INVESTIGATORI la descrivono così: una «continua lotta» sugli stanziamenti con il capo di Stato maggiore della Difesa, Claudio Graziano, che «cercava di recuperare fondi del Ministero dello sviluppo economico in favore dell'Esercito, sottraendoli alla Marina Militare». E di questo parlano le intercettazioni dell'inchiesta di Potenza. Quella, ad esempio, che cattura la conversazione tra l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, capo di Stato maggiore della Marina, e un tale Alberto grazie ai stanziamenti previsti con la cosiddetta Legge Navale: «De Giorgi assicurava ad Alberto che l'attivazione alla Corte Dei Conti sarebbe arrivata in tempi brevissimi in quanto li avevano degli "amici" che glielo avevano già assicurato».

Sono diversi i colloqui di De Giorgi spiati, con diversi interlocutori. Nel mirino c'è il Libro Bianco della Difesa predisposto dal ministro Pinotti, «in relazione al quale De Giorgi sta tentando di attivare tutti i canali possibili a lui favorevoli, ovvero favorevoli alla Marina Militare, sia politici che imprenditoriali».

Ma c'è spazio soprattutto per le conversazioni tra De Giorgi e la manager spezzina Cristiana Pagni, di Sitep spa.

Parlano anche loro del Libro Bianco. La Pagni è preoccupata. C'è un grosso rischio: «Se la riforma fosse passata la riforma in quei termini il business navi si sarebbe sensibilmente ridotto, cosa che la Pagni affermava interessarle particolarmente. De Giorgi riferiva di averne parlato persino con il Presidente della Repubblica e sollecitava la donna a un incontro così da consegnarle un memorandum che avrebbe dovuto poi sottoporre ad altre persone, tra le quali un certo Andrea». Anche alla donna, il capo di Stato maggiore della Marina riferiva che «il loro amico "Ciliogia" (verosimilmente Graziano, capo di stato maggiore della Difesa) si muoveva contro».

Tra i due i rapporti erano stretti. Un alto ufficiale della Marina, citato in una conversazione di Roberto Camerini, l'ammiraglio coinvolto nella vicenda del pontile di Augusta, promosso e trasferito alla Spezia, parlando della Pagni, affermava: «Guarda se vuoi fa saper una cosa a De Giorgi,



- segue

dillo a lei, se non vuoi far sapere, stai attento a come parli».

Cristiana Pagni, intercettata con De Giorgi il 24 giugno 2015, riferiva di un suo intervento a un convegno «in cui aveva platealmente difeso la Marina screditando il progetto del Libro Bianco. Affermava di essere stata aspramente attaccata dagli altri generali presenti e che era il caso che si organizzassero per una mobilitazione nazionale, coinvolgendo più soggetti (politici, sindacati, ecc...) al fine di scoraggiare la presentazione della legge. De Giorgi si diceva pienamente d' accordo».

Nella telefonata «De Giorgi riprendeva l' argomento "politico"; riferiva alla Pagni che avrebbe visto Orlando (il ministro della Giustizia, spezzino) e che era necessario che quest' ultimo si muovesse più seriamente rispetto a quanto non avesse già fatto: la Pagni rispondeva che come industria avrebbero cercato di sollecitare pure la cosa». L' entourage del Guardasigilli chiarisce: «Il ministro Andrea Orlando su queste vicende non ha mai incontrato né im c' è la rassegnazione dei cittadini». E a un certo punto sembra anche ipotizzare un filo che lega, per ciascuno dei due, vicende politiche e giudiziarie: «Quando ho letto sui giornali che avevi deciso di non dimetterti più da sindaco- dice a Marino - io ero in tribunale e ho pensato: "Speriamo che non lo indaghino..." Anche su questo dobbiamo fare un riflessione».

E quando Marino racconta delle proteste dei costruttori contro la sua decisione di «cancellare 21 milioni di metri cubi di cemento previsti nell' agro romano», Vincenzi ricorda «le resistenze alla nostra ipotesi di Piano urbanistico che puntava a costruire sul costruito. Ma anche partiti che si dicono d' innovazione - accusa - poi sono prenditori, né imprenditrici».

Cristiana Pagni, raggiunta dal Secolo XIX, spiega: «Non ho capito fino a oggi che cosa si contesti a De Giorgi che, per come l' ho conosciuto, ha sempre avuto a cuore la sorte della Marina, una Marina forte così come serve all' Italia. In certi momenti si finisce nel tritacarne e non si riesce nemmeno a darsi una spiegazione».

Ancora: «Non ho mai avuto alcun favoritismo, la mia azienda ha sempre vinto delle gare, non ha mai avuto affidamenti diretti. Ho sempre parlato per un interesse che non può non essere di tutto il Paese». È amica del ministro Orlando? «No, lo conosco come lo conoscono tante persone.

Non l' ho mai sollecitato a nulla, al massimo a essere presente a una nostra prossima manifestazione, che stiamo organizzando, perché la presenza di un ministro dà ovviamente lustro, soprattutto se è del territorio».

più attenti al consenso di certe categorie che al cambiamento».

Dal recente passato, al presente e al futuro prossimo delle elezioni amministrative: «Adesso a Roma nessun partito ha credibilità - denuncia Marino - Lo dimostra il fatto che vengono ricandidati consiglieri comunali che, nello studio di un notaio, si sono impegnati a dimettersi per farmi cadere, senza affrontare nemmeno un dibattito in consiglio comunale. È incredibile che si torni a un sistema in cui i sindaci dipendono dai capi -corrente di partito». «È la prima volta che succede dal '93, quando è entrata in vigore l' elezione diretta dei sindaci» gli fa eco Vincenzi.

Il lobbista Nicola Colicchi, caro al Capo di stato maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi, si dà un gran daffare, sia per la Legge Navale, che per una leggina auspicata dall' ammiraglio: lo scioglimento delle Capitanerie di Porto. Il 13 gennaio 2015, l' ammiraglio informa il lobbista che stanno per nominare capo di Gabinetto alla Difesa l' ammiraglio Girardelli.

De Giorgi: «L' ho messo sul piatto d' argento... diventa Ca podi stato maggiore della Marina dopo di me... non ci piove». «Colicchi risponde- si legge nelle carte - che sarà utile per tutto (compreso le Capitanerie), che è comunque una persona sveglia ed è comunque uno dei suoi».

Il tema delle Capitanerie è in cima all' agenda dell' ammiraglio. Due giorni dopo, ancora De Giorgi: «Per quanto riguarda Lupi (all' epoca ministro alle Infrastrutture, ndr) ottime notizie, nel senso che Lupi è sempre più infastidito da Angrisano (comandante delle Capitanerie diporto, ndr)... ecco, quindi, se riusciamo a vederci con lui, qualunque modo, anche di sabato...».

Si arriva al 13 aprile, al ministero ora c' è Graziano Detrio.

Colicchi: «Lo Bello deve vedere Detrio...lo va a trovare per il tema dell' autorità portuale di Augusta... L'

- segue

omino del gabinetto delle Capitanerie di porto ha mandato avanti una cosa, dicendo... (le autorità portuali, ndr) vanno date alle Capitanerie di porto, perché così... c'è una gestione uniforme...

Delrio di questa roba qua non sa un cazzo...».

È qui che salta fuori la riforma Madia della Pa. De Giorgi propone delle cene informali: «Rosato era a favore dell'accorpamento delle Capitanerie... quando gli avevo detto "è il caso di parlare con Delrio?", lui mi ha suggerito di no. Dice: "Aspettare all'ultimo minuto e poi... perché se no altrimenti salta..."». L'ammiraglio punta tutto sul ddl Madia, «come mi aveva promesso la Boschi, ha detto che si doveva rivedere anche la questione del mare... e io a questo punto starei buono per evitare... Con Delrio io farei un'operazione diversa, quella della cena, dell'incontro conviviale... dove si rompe il ghiaccio». Già, le cene. Colicchi ne organizza una per l'ammiraglio con Raffaele Tiscar, vicesegretario di palazzo Chigi e Carlo Pelanda. In un'altra cena, Colicchi a tavola aveva Ivan Lo Bello, monsignor Guido Paglia e il senatore Roberto Cociancich, Pd. Per la cronaca, a luglio un emendamento del dem Ernesto Carbone, relatore alla legge Madia, prevede la decapitazione delle Capitanerie di porto. Non se ne farà nulla per la contrarietà proprio di Delrio.

Operazione Pinotti Negli stessi giorni, De Giorgi si muove con il clan per far deragliare il Libro Bianco della ministra Roberta Pinotti. Sempre l'ammiraglio, il 14 maggio: «Allora l'audizione (di Pinotti, ndr) mi hanno detto che non è andata come ha voluto lei... è andata lì e non hanno detto: benissimo, procediamo, che bello, eh... è stato detto, anche da Napolitano stesso, è stato detto che si dovranno fare tutti i passaggi parlamentari del caso... Quindi praticamente adesso Latorre (il sen. Nicola Latorre, presidente della commissione Difesa, ndr) mi ha detto che lui la linea che sta portando avanti è proprio quella, cioè di, come dire, depotenziare il documento... in modo tale che sia sempre più chiaro che si tratta di un documento di massima, e che poi si dovrà andare via via sui vari...». Il Libro Bianco è osteggiato dall'ammiraglio De Giorgi, che vede malissimo l'accentramento di poteri allo Stato maggiore Di tesoro e politiche europee.

L'on. Andrea Manciuoli presidente della delegazione parlamentare Nato commissione affari esteri e comunitari». De Giorgi: «Anche 5S». Colicchi: «5S posso arrivare anche a Di Battista». De Giorgi: «Parliamone». Ma si attiva l'intero clan. Pastena dice a Gemelli: «Io lo aiuto in Parlamento a Giuseppe (De Giorgi, ndr) tramite Paolo (Quinto, ndr)». De Giorgi è davvero preoccupato.

A Colicchi dice che bisogna porre «rapidamente» un argine all'attivismo del generale Claudio Graziano, Capo di stato maggiore della Difesa, e dice che «avrebbe voluto chiedere aiuto anche a Sant'Egidio, cioè con riferimento all'opportunità di far chiamare la ministra».

De Giorgi però non perde di vista il problema di Augusta, dove Gianluca Gemelli ha interessi fin troppo concreti, nell'ambito di un torbido scambio tra Legge Navale e depositi di carburante. Tutto ruota attorno alla presidenza dell'autorità portuale di Augusta, che dipende dal ministero delle Infrastrutture. Dice a Colicchi: «Cominciamo a stringere i rapporti con Delrio, nel senso che senza parlargli di uno specifico evento... siccome mi sembra che l'uomo sia molto diffidente...». Il clan è preoccupato per la mancata conferma del commissario Alberto Cozzo.

C'è in pista la nomina di un ufficiale delle Capitanerie. Ma cauda. Ma va avanti Ivan Lo Bello e la vicenda termina con un successo per il clan, ossia la conferma per altri sei mesi di Cozzo da parte di Delrio.

AUGUSTA. Appello del coordinatore del comitato referendario sulle trivelle. «Le industrie paghino pure l' Ici»

Granata: vertenza sul petrolchimico Chiesti bonifica e registro tumori

«Faccio un appello al sindaco di Augusta che, eletto in nome del rinnovamento, ancora tace rispetto al rapporto della città con il petrolchimico e sull' inesistenza tuttora del registro tumori all' Asp perchè apra una vertenza col petrolchimico e pretenda l' avvio delle bonifiche e del registro tumori. Non deve essere un parroco volenteroso a leggere i nomi dei morti, ma dobbiamo prevenire non leggere l' elenco dei morti». Lo ha detto ieri mattina Fabio Granata, coordinatore regionale del comitato referendario «La bellezza non si trivella», che ha tenuto una conferenza stampa ad Augusta, città considerata centrale come Milazzo e Gela dove il gruppo si sposterà, per sottoli neare le ragioni, del «si» al voto sul referendum delle trivelle di domenica 17 aprile insieme a Marco Stella, presidente di «CambiAugusta», a Massimo Gozzo, presidente del comitato «Stavolta decidi tu», Francesca Pedalino che guida dell' istituto nazionale di BioArchitettura dell' università di Siracusa e Ruggero Razza, coordinatore regionale di «Diventerà bellissima». Granata ha anche sottolineato la questione dell' Ici che devono pagare le industrie per gli oleodotti e le piattaforme entro i limiti territoriali e che la

Cassazione ha «sancito essere sacrosanta. Si tratta di milioni di euro di Ici che andrebbero versate ai Comuni di Augusta e Scicli, - ha aggiunto- farebbero bene gli inquirenti della procura di Siracusa e di Potenza ad attenzionare questo dato perchè sembra che nello Sblocca Italia si sia trovato l' espediente terminologico attraverso probabilmente i furbetti del quartierino. E con gli impianti sbullonati hanno risolto il problema. Dal 2017 gli impianti, essendo sbullonati non avranno un euro, questo è uno dei cuori della manovre lobbistiche e deve essere materia perchè la gente vada a votare e dica stop alla lobby vergognosa del petrolio». Razza, invece, alla luce di quanto si sta leggendo nei giornali in questi giorni ritiene «che il commissario dell' **Autorità portuale** di Augusta forse debba chiedersi fino in fondo se può governare in una fase così importante come quella che vedrà fondersi assieme autorità **portuali** Catania e Augusta che rappresentano il cuore del sistema **portuali**».

ha detto- Non siamo giustizialisti ma il quadro che emerge è desolante e ci fa capire come il referendum abbia un assoluto valore politico».



Augusta, Inchiesta petrolio. Gemelli tira in ballo Delrio e Lo Bello: "stanno portando avanti la nostra nomina"

" Delrio e Lo Bello stanno portando avanti la nostra nomina ". Questa la frase di Gianluca Gemelli, estrapolata in un' intercettazione e pubblicata dal Fatto Quotidiano. Ecco il sogno dell' imprenditore augustano Gemelli, compagno dell' ex ministro dello Sviluppo economico Federica Guldi: fare del porto di Augusta uno dei principali poli di stoccaggio di petrolio nel Mediterraneo. Con l' aiuto del ministro Graziano Delrio che **autorizza** la nomina di Alberto Cozzo a capo dell' **Autorità portuale** di Augusta e dell' ex presidente di Confindustria Sicilia Ivan Lo Bello, che adesso entra prepotentemente nell' indagine. Sempre secondo il Fatto Quotidiano, Gemelli chiede aiuto a Giuseppe De Giorgi, capo di stato maggiore della Marina Militare, per evitare problemi con l' **Autorità portuale** di Augusta nell' attrezzare il pontile necessario all' attraccaggio delle petroliere, nell' installazione dei tubi necessari al trasbordo, nell' **autorizzare** la serie di serbatoi che conserveranno il greggio. E il nome sarebbe quello di Alberto Cozzo, confermato dal ministro a capo della Port Authority. Il problema, invece, al Comando Marittimo, porterebbe un altro nome. Quello dell' ammiraglio Roberto Camerini, " soggetto scomodo " che deve essere trasferito: " l' ipotesi di portarlo a Taranto non va bene, perché avrebbe presa su Augusta - si leggerebbe in un' altra intercettazione che vede coinvolto Gemelli - Deve andare da Roma in su Uno perché così si neutralizza, due perché ci sono tempi più stretti ". Così spunta il nome del ministro e del presidente nazionale di Unioncamere: " Delrio e Lo Bello si stanno muovendo per la nomina che ci interessa ", dice Gemelli al telefono, nell' **autunno 2015**. Riproduzione riservata © - Termini e Condizioni.



L'inchiesta Petrolio

Dal capo dell' Authority Cozzo al manager cattolico Colicchi ecco gli uomini chiave della ragnatela di potere di "Mr Guidi"

L' EX MINISTRO E IL FACCENDIERE Federica Guidi, ex ministro dello Sviluppo economico, con il compagno l' imprenditore di Augusta Gianluca Gemelli IL NUMERO UNO DEL PORTO Alberto Cozzo, commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Augusta; per la sua nomina si dà molto da fare Gemelli IL MANAGER Nicola Colicchi, imprenditore palermitano di area ciellina, ex presidente della Compagnia delle opere di Roma.

The screenshot shows a newspaper article with the following elements:

- Section Header:** "L'inchiesta Petrolio".
- Sub-headline:** "Dal capo dell' Authority Cozzo al manager cattolico Colicchi ecco gli uomini chiave della ragnatela di potere di 'Mr Guidi'".
- Image:** A row of three portraits of men in suits, likely the key figures mentioned in the headline.
- Main Article Title:** "I 'furbetti' del porto così la rete di Gemelli dettava legge su politica e affari".
- Text:** The article begins with a paragraph discussing the investigation into the oil industry and the influence of the Gemelli family. It mentions the role of Alberto Cozzo as the head of the port authority and Nicola Colicchi as a manager with ties to the Catholic community.
- Image (bottom):** A photograph showing a group of people in a meeting or conference setting.
- Caption (bottom):** "Mazzarella, 'A Noto la Sicilia migliore'".

INCHIESTA PETROLIO PER LA POLIZIA GLI IMPRENDITORI VOLEVANO CREARE PURE UNA «CONVENZIONE» CON LA MARINA PER LA SCELTA DEI VERTICI

I pm: pressioni delle lobby sul porto di Augusta

Nelle intercettazioni anche le richieste a Delrio di «nomine favorevoli». Il ministro ribatte: «Ho agito correttamente»

In una intercettazione il capo di Stato maggiore della Marina Giuseppe De Giorgi avrebbe suggerito al lobbista Nicola Colicchi: «Con Delrio io farei un incontro conviviale dove prima si rompe il ghiaccio...».

La «lobby» del petrolio avrebbe fatto pressioni sul ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio affinché fosse confermato, come in realtà poi avvenuto con una proroga di sei mesi, il catanese Alberto Cozzo, alla guida dell' **Autorità portuale** di Augusta. E a proposito della «necessità di fare rivedere al ministro Delrio l'individuazione del nominativo da designare a capo dell' **autorità portuale** di Augusta», il capo di Stato maggiore della Marina l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi suggeriva al lobbista Nicola Colicchi: «Con Delrio io farei un'operazione diversa, quella della cena, dell'incontro conviviale dove si rompe il ghiaccio, si parla in generale...». È questa una delle annotazioni che fa la polizia nell'ambito dell'inchiesta sul petrolio in Basilicata che ha investito in pieno per intrecci ed interessi il porto di Augusta nel filone siciliano nel quale De Giorgi e Colicchi sono indagati assieme tra gli altri all'imprenditore Gianluca Gemelli. Ma non è solo il nome di

Alberto Cozzo, che peraltro figura parte offesa in un'inchiesta avviata dalla magistratura siracusana poco meno di un anno fa, dopo che questi ha denunciato presunte pressioni indebite nella gestione di alcuni bandi nel porto di Augusta, ad essere affiorato nelle ultime ore dalle intercettazioni. La polizia avrebbe riscontrato «un certo interesse» da parte degli indagati anche nella gestione futura dei porti. In una conversazione tra Colicchi ed Enrico Vignola della Marina Militare, i due discutono di strategia politico-operativa da intraprendere per una forma di convenzione tra le **Autorità portuali** e la Marina militare in relazione ad una serie di attività e Colicchi indica Ivan Lo Bello, ex presidente di Confindustria Sicilia come la persona che avrebbe potuto fungere da gancio «come successo per la nomina di Cozzo». Con Lo Bello «si sarebbe arrivati direttamente alla persona del ministro (Delrio) essendo amicissimi». Puntuale è arrivata la secca replica del ministro Delrio che spiega di avere incontrato Lo Bello «un paio di volte» ma dice, «non ricordo assolutamente che mi abbia mai parlato di Cozzo. Di certo non lo ha sponsorizzato, me lo ricorderei». Quanto alla sua conferma: «Ho prorogato tutti i



- segue

commissari in attesa che entri in vigore la riforma dei porti con i nuovi meccanismi di nomina». E aggiunge: «Solo una persona mi ha suggerito il nome di Cozzo, il sindaco di Augusta, del Movimento 5Stelle, me ne ha parlato bene. E le ho detto che non mi sembravo così bravo». A queste affermazioni ha replicato ieri il primo cittadino megarese. «Delrio è con le spalle al muro ha dichiarato il sindaco Maria Concetta Di Pietro- e cerca di trascinarci nel fango con lui. Ho incontrato una sola volta il ministro e abbiamo discusso solo del porto Core.

Cozzo lo ha prorogato lui, io non ho suggerito nulla». Le dichiarazioni rese da Delrio non hanno trovato una conferma nell'ex presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, Galliano Di Marco: «Alla scadenza del mio mandato il 2 marzo scorso ho appreso dalla stampa di non essere stato confermato». Sul tenore delle conversazioni tra Gianluca Gemelli e il commissario dell'Autorità portuale di Augusta Alberto Cozzo spicca un'altra intercettazione in cui l'imprenditore petrolifero augustano si lascia andare ad una serie di pesanti giudizi su alcuni esponenti del fronte antimafia affermando che «la Borsellino e gli altri del fronte antimafia andrebbero eliminati». Riferendosi in particolare ad un'interrogazione parlamentare di Claudio Fava, esponente di Sinistra italiana e vicepresidente della Commissione parlamentare antimafia, sull'attività dell'Authority di Augusta Gemelli commenta: «Fava è amico della Chinnici, sono tutti questi dell'Antimafia, il giro è quello...». E aggiunge: «Guarda quelli che utilizzano i cognomi dei martiri per fare carriera fanno ancora più schifo degli altri...lei, la Borsellino, questa è gente che proprio andrebbe eliminata...però dicono sono bravissime persone...».

Immediata la solidarietà a Fava, Caterina Chinnici e Lucia Borsellino da parte della presidente della Commissione antimafia Rosy Bin di: «Sono state pronunciate parole indegne - dichiara Bindi - segno di un cinismo intollerabile che offende tutti i familiari delle vittime innocenti di mafia».

Augusta

La sindaca: «Delrio getta solo fango»

«SCANDALIZZATA?»

Si. Questa è l'ennesima storia di un comitato d'affari. Se il ministro Delrio pensa di trascinarsi nel fango, sbaglia di grosso: lo al tavolo del Comitato portuale di Augusta ho sempre votato contro». Replica così Cettina Di Pietro, sindaca di Augusta, al ministro delle Infrastrutture che sostiene che fu la prima cittadina a sponsorizzare il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta.

COMITATO

Cene, agguanci politici, nomine La ragnatela del "clan" Gemelli

Dall'ufficio locale al ministero come manovale il gruzzolo di potere

di Laura

SCANDALIZZATA? Cettina Di Pietro, sindaca di Augusta, replica così al ministro delle Infrastrutture che sostiene che fu la prima cittadina a sponsorizzare il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta. «Se il ministro Delrio pensa di trascinarsi nel fango, sbaglia di grosso: lo al tavolo del Comitato portuale di Augusta ho sempre votato contro». Replica così Cettina Di Pietro, sindaca di Augusta, al ministro delle Infrastrutture che sostiene che fu la prima cittadina a sponsorizzare il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta.

Il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Delrio, è stato criticato per aver nominato il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta, Cettina Di Pietro, una donna che ha una lunga carriera politica e amministrativa. Di Pietro è stata sindaca di Augusta per diversi anni e ha ricoperto varie cariche pubbliche. La sua nomina è stata contestata da alcuni esponenti locali e regionali, che ritengono che la sua nomina sia stata influenzata da interessi politici e personali.

Il ministro Delrio ha difeso la sua scelta, sostenendo che Di Pietro è una donna di esperienza e competenza. Ha anche accusato i suoi critici di essere invidia e di voler ostacolare il lavoro del commissario. Di Pietro ha risposto che non ha mai sponsorizzato la nomina e che ha sempre votato contro.

La vicenda ha messo in luce le complesse relazioni tra politica e amministrazione pubblica. Ha anche sollevato il problema della trasparenza e della accountability nelle nomine pubbliche.

«Delrio vuole trascinarci nel fango con lui»

AUGUSTA. La replica del sindaco cinquestelle Di Pietro alle parole del ministro Non ho mai sostenuto la nomina di Alberto Cozzo all' **Autorità portuale**, è stato lui a prorogarlo

" AUGUSTA. È dura la risposta del sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro alle dichiarazioni del ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture, Graziano Delrio.

«Delrio è con le spalle al muro e cerca di trascinarci nel fango con lui. Ho incontrato una sola volta il ministro, nei suoi uffici, e abbiamo discusso del porto "Core". Con tutto il rispetto dice il sindaco pentastellato - Delrio farebbe bene a stare zitto. Il Governo di cui fa parte è al centro di uno scandalo che sta facendo emergere il comitato d' affari che si è insediato a Palazzo Chigi».

Il ministro aveva tirato in ballo il sindaco di Augusta alla domanda se qualcuno gli avesse mai suggerito il nome di Alberto Cozzo come **Autorità portuale**. «Solo una persona lo ha fatto - aveva risposto Delrio - Il sindaco di Augusta, del M5s, me ne ha parlato bene. E le ho detto che non mi sembrava così bravo».

«Alberto Cozzo l' ha prorogato lui replica la Di Pietro - e io non ho mai avanzato alcun suggerimento. Vi immaginate un ministro del Governo Renzi che fa i desiderata di un sindaco 5 stelle? Quanto è credibile questa cosa». Cettina Di Pietro ricorda di essersi recata nella sede ministeriale il 13 ottobre del

2015 insieme con il sindaco di Siracusa, Giancarlo Garozzo, per perorare la causa del porto di Augusta, alcuni mesi prima che lo scalo mega rese venisse destinato quale sede di sistema di **Autorità portuale**.

Lo scorso gennaio l' amministrazione comunale accolse con soddisfazione la riforma del sistema **portuale** del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per l' accoglienza di tutte le richieste presentate durante il colloquio col ministro Delrio al quale il sindaco chiedeva per Augusta la sede di autorità di sistema **portuale**. «Solo un' altra volta - aggiunge Di Pietro - mi sono successivamente recata nella sede del ministero dell' ambiente per di scutere del nodo dell' hot spot, centro di accoglienza e identificazione permanente per migranti che il governo intendeva creare all' interno del porto.

Occasione in cui non ho incontrato il ministro Delrio ma Ivano Russo, un funzionario del suo ufficio di Gabinetto. Oltretutto quando ho incontrato il ministro nel mese di ottobre, Alberto Cozzo era già al suo secondo mandato semestrale di commissario dell' **Autorità portuale** di Augusta, incarico che è stato prorogato per la terza volta a novembre 2015».

Il sindaco di Augusta evidenzia poi che gli atti prodotti dall' amministrazione comunale pentastellata dicono piuttosto che quest' ultima è contraria a diverse scelte assunte dalla Port Authority. Ricorda infatti

che il primo aprile scorso il Comune ha trasmesso al ministero dell' Ambiente le proprie osservazioni contrarie alla cementificazione del porto.

AGNESE SILIATO.



Porto

Nuovo comitato, si è svolta la prima seduta

Si è svolta la prima seduta del nuovo comitato portuale, nominato dal presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella. Il comitato portuale è composto dal presidente, dal dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale e dal dirigente dell' ufficio del Genio civile per le opere marittime, in rappresentanza rispettivamente del ministero dell' Economia e delle Finanze e del ministero dei Lavori pubblici. È composto, inoltre, dai delegati della giunta regionale e della Città metropolitana, del comune sede dell' autorità portuale e della sua estensione, Termini Imerese, della Camera di commercio, competente per territorio.

Palazzetto, il Governo promette un futuro «Riapre entro il 2017»

Il governo ha promesso di riaprire entro il 2017 il palazzetto di Palermo, che era stato chiuso da anni a causa di problemi strutturali. Il ministro dell'Edilizia, Luigi Di Maio, ha annunciato che il governo ha stanziato 100 milioni per la ristrutturazione dell'edificio, che ospiterà eventi culturali e sportivi.

Concerti Negramaro e Mika, spunta l'ipotesi Velodromo

Il velodromo di Palermo potrebbe ospitare i concerti di Negramaro e Mika. L'ipotesi è stata avanzata dal sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, che ha chiesto al governo di autorizzare l'uso dell'edificio per eventi musicali.

IN BREVE

Vincenzo Cannatella, il nuovo presidente dell' Autorità portuale di Palermo

Vincenzo Cannatella è stato nominato presidente dell' Autorità portuale di Palermo. Ha una lunga esperienza nel settore portuale e ha lavorato per la riqualificazione del porto di Palermo.

Il nuovo presidente dell' Autorità portuale di Palermo

Il nuovo presidente dell' Autorità portuale di Palermo ha presieduto la prima seduta del comitato portuale. Ha parlato della necessità di migliorare i servizi portuali e di attrarre investimenti nel settore.

Fondi europei: in arrivo 4,5 miliardi per la Sicilia

Fondi europei: in arrivo 4,5 miliardi per la Sicilia Giulio Giallombardo 09 aprile 2016 10:52 Condivisioni Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday

I fondi europei come volano per lo sviluppo strategico della Sicilia. Sarà questo il tema al centro dell' incontro di presentazione del Programma operativo Fesr Sicilia 2014-2020, che si svolgerà martedì 12 aprile a Palermo, dalle 9, all' Albergo delle Povere, corso Calatafimi. Alla strategia regionale per favorire percorsi d' innovazione sarà, invece, dedicato un secondo appuntamento, l' indomani, mercoledì 13 aprile, a partire dalle 9,30, sempre nel capoluogo siciliano, presso l' aula magna della Facoltà di Economia, in viale delle Scienze. L' evento di lancio del Po Fesr 2014-2020, che prevede risorse per oltre 4 miliardi e mezzo di euro, vedrà la presenza, tra gli altri, di responsabili comunitari e nazionali. Sono previsti gli interventi di Vincenzo Donato, capo del Dipartimento per le Politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri; di Maria Ludovica Agrò, direttore generale dell' Agenzia per la Coesione territoriale e di Charlina Vitcheva, direttore generale dell' area "Crescita intelligente e sostenibile e Europa meridionale" della Commissione europea. Parteciperanno anche funzionari dell' Autorità di gestione del Po Sicilia ed esponenti del partenariato economico sociale e istituzionale. Il programma sarà introdotto da Vincenzo Falgares, dirigente generale del Dipartimento Programmazione della Regione siciliana. Al termine dell' incontro, le conclusioni saranno tracciate dal governatore Rosario Crocetta. La giornata del 13 aprile, sarà, invece, dedicata al lancio della "Strategia regionale di ricerca e innovazione per la specializzazione intelligente" (Smart Specialisation Strategy - S3), richiesta dall' Unione europea alle regioni e agli stati membri per ottimizzare l' utilizzo dei fondi strutturali e per incrementare investimenti e sinergie tra le differenti politiche comunitarie. La Strategia regionale per la ricerca e l' innovazione è stata validata da Bruxelles come una delle più rispondenti tra quelle presentate alla Commissione Europea. Lo scorso agosto l' Unione europea ha approvato il Po Fesr 2014-2020 con una dotazione finanziaria che ammonta a 4.557.908.024 euro, di cui il 75 per cento composto da risorse comunitarie provenienti dal Fesr (Fondo europeo di sviluppo regionale) e il 25 per cento di fondi aggiuntivi del cofinanziamento nazionale. I principali beneficiari dei fondi, oltre a Regione, enti locali ed enti pubblici, saranno sia le piccole e medie che le grandi imprese, comprese le start-up e gli incubatori. Previsti bandi anche per le aziende sanitarie, gli enti gestori di parchi e riserve, enti e fondazioni di ricerca e



-segue

parchi scientifici e tecnologici. Con le risorse del progetto si contribuirà, inoltre, al finanziamento di alcune grandi opere, come il completamento dell' anello ferroviario di Palermo (tratta Giachery-Pollteama), l' Interporto di Termini Imerese, il potenziamento della banda ultralarga, la linea ferroviaria di Ogliastrillo a Castelbuono e la tratta Stesicoro-Aeroporto della Circumetnea di Catania. Prevista, inoltre, l' attivazione di focus territoriali per 18 città siciliane "polo" o con più di 50 mila abitanti e una procedura dedicata per il cluster di città intermedie tra i 30 e i 50 mila abitanti. Risorse disponibili, ancora, per aree rurali e cinque aree interne selezionate dal Po, ovvero: Calatino, Madonie, Nebrodi, Terre Sicane e Simeto-Etna. Il Programma Operativo è in stretto collegamento con la Strategia regionale per la ricerca e l' innovazione e con gli obiettivi Europa 2020 e si inserisce in una più ampia strategia di sviluppo regionale, puntando, dunque, a realizzare interventi che contribuiscano ad aumentare il benessere e la qualità della vita dei cittadini; collegare, attraverso l' innovazione, le imprese e il sistema produttivo con il capitale umano e l' ampio sistema della conoscenza ed, infine, costruire una politica di sviluppo turistico fondata sulla valorizzazione dei beni culturali e del patrimonio naturalistico ed ambientale. I due incontri saranno moderati dai giornalisti Lelio Cusimano (12 aprile) e Nino Amadore (13 aprile). Argomenti:

LELIO CUSIMANO

La Sicilia e i fondi europei Convegno a Palermo

Cominciamo dal concorso esterno Alla scoperta del reato fantasma

PALERMO - I fondi europei come volano per lo sviluppo strategico della Sicilia. Sarà questo il tema al centro dell' incontro di presentazione del Programma operativo Fesr Sicilia 2014-2020, che si svolgerà martedì 12 aprile a Palermo, dalle 9, all' Albergo delle Povere, corso Calatafimi. Alla strategia regionale per favorire percorsi d' innovazione sarà, invece, dedicato un secondo appuntamento, l' indomani, mercoledì 13 aprile, a partire dalle 9,30, sempre nel capoluogo siciliano, presso l' aula magna della Facoltà di Economia, in viale delle Scienze. L' evento di lancio del Po Fesr 2014-2020, che prevede risorse per oltre 4 miliardi e mezzo di euro, vedrà la presenza, tra gli altri, di responsabili comunitari e nazionali. Sono previsti gli interventi di Vincenzo Donato, capo del Dipartimento per le Politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri; di Maria Ludovica Agrò, direttore generale dell' Agenzia per la Coesione territoriale e di Charlina Vitcheva, direttore generale dell' area "Crescita intelligente e sostenibile e Europa meridionale" della Commissione europea. Parteciperanno anche funzionari dell' Autorità di gestione del Po Sicilia ed esponenti del partenariato economico sociale e istituzionale. Il

programma sarà introdotto da Vincenzo Falgares, dirigente generale del Dipartimento Programmazione della Regione siciliana. Al termine dell' incontro, le conclusioni saranno tracciate dal governatore Rosario Crocetta. La giornata del 13 aprile, sarà, invece, dedicata al lancio della "Strategia regionale di ricerca e innovazione per la specializzazione intelligente" (Smart Specialisation Strategy - S3), richiesta dall' Unione europea alle regioni e agli stati membri per ottimizzare l' utilizzo dei fondi strutturali e per incrementare investimenti e sinergie tra le differenti politiche comunitarie. La Strategia regionale per la ricerca e l' innovazione è stata validata da Bruxelles come una delle più rispondenti tra quelle presentate alla Commissione Europea. Lo scorso agosto l' Unione europea ha approvato il Po Fesr 2014-2020 con una dotazione finanziaria che ammonta a 4.557.908.024 euro, di cui il 75 per cento composto da risorse comunitarie provenienti dal Fesr (Fondo europeo di sviluppo regionale) e il 25 per cento di fondi aggiuntivi del cofinanziamento nazionale. I principali beneficiari dei fondi, oltre a Regione, enti locali ed enti pubblici, saranno sia le piccole e medie che le grandi imprese, comprese le start-up e gli incubatori. Previsti bandi anche per le aziende sanitarie, gli enti gestori di parchi e riserve, enti e fondazioni di ricerca e parchi scientifici e tecnologici. Con le risorse del progetto si contribuirà, inoltre, al

The screenshot shows the LiveSicilia website interface. At the top, there is a navigation bar with the name 'ANTONIO LIGABUE' and the 'LIVESICILIA' logo. Below the navigation bar, the main headline reads 'La Sicilia e i fondi europei Convegno a Palermo'. The article text is partially visible, starting with 'PALERMO - I fondi europei come volano per lo sviluppo strategico della Sicilia...'. There are also some smaller images and text snippets on the right side of the page.

-segue

finanziamento di alcune grandi opere, come il completamento dell' anello ferroviario di Palermo (tratta Giachery-Politeama), l' interporto di Termini Imerese, il potenziamento della banda ultralarga, la linea ferroviaria di Ogliastrillo a Castelbuono e la tratta Stesicoro-Aeroporto della Circumetnea di Catania. Prevista, inoltre, l' attivazione di focus territoriali per 18 città siciliane "polo" o con più di 50 mila abitanti e una procedura dedicata per il cluster di città intermedie tra i 30 e i 50 mila abitanti. Risorse disponibili, ancora, per aree rurali e cinque aree interne selezionate dal Po, ovvero: Calatino, Madonie, Nebrodi, Terre Sicane e Simeto-Etna. Il Programma Operativo è in stretto collegamento con la Strategia regionale per la ricerca e l' innovazione e con gli obiettivi Europa 2020 e si inserisce in una più ampia strategia di sviluppo regionale, puntando, dunque, a realizzare interventi che contribuiscano ad aumentare il benessere e la qualità della vita dei cittadini; collegare, attraverso l' innovazione, le imprese e il sistema produttivo con il capitale umano e l' ampio sistema della conoscenza ed, infine, costruire una politica di sviluppo turistico fondata sulla valorizzazione dei beni culturali e del patrimonio naturalistico ed ambientale. I due incontri saranno moderati dai giornalisti Lelio Cusimano (12 aprile) e Nino Amadore (13 aprile). share Sabato 09 Aprile 2016 - 11:02 |—

Le Sailing Series® strizzano l'occhio ai giovani

Porto Venere (SP), 9 aprile 2016 - Mattinata intensa e ricca di emozioni per gli alunni di due seconde della scuola Giovanni di Giona di Le Grazie. Accompagnati dalle loro professoressa, sono stati in visita presso il villaggio Sailing Series®, sito lungo la banchina di Porto Venere, dove è in corso di svolgimento la prima frazione del circuito organizzato da B.Plan Sport&Events riservato ai Melges 32. Accolte dallo staff BPSE, le scolaresche hanno speso alcune ore ascoltando i racconti di velisti come Vasco Vascotto, venticinque volte campione iridato e tattico di Inga From Sweden; Gabriele Bruni, olimpionico azzurro e coach di Synergy e di Bissaro-Sicouri, binomio di punta del Nacra 17 italiano; Francesco di Caprio, plurititolato prodiere di La Spezia Sailing Team; Dede De Luca, olimpionico azzurro e velaio per conto di One Sails e del presidente del Comitato di Regata Riccardo Incerto.

Gli incontri "tecnici" si sono alternati con attività didattiche, introdotte da Alice Zorzi di Melges Europe; tra queste una prova pratica di armamento di un Optimist e una gara di nodi, vinta dal team rosa di Le Fiocco. Il contest media, incentrato sulla scelta del nome di "battaglia" più accattivante, è andato invece ad appannaggio dei Mezzi Marinali.

La prima frazione delle Sailing Series® Melges 32 riprenderà oggi con lo svolgimento di altre tre regate. Dopo le regate di ieri il leader è Tavatuy che divide la testa della classifica con G-Spot.

The Medi Telegraph



Il Pireo passa a Cosco, portuali in rivolta/GALLERY
Atene - Completata l'acquisizione per 320 milioni. I cinesi: «Mossa essenziale per il progetto di rilancio della Via dell Seta»

Atene - L'acquisto del porto Greco del Pireo è stato il primo atto del colosso cinese (valore 93 miliardi di dollari) nato dalla fusione tra Cosco e China Shipping. Per la Grecia il completamento dell'acquisizione significa diminuire la pressione che l'Europa continuava ad esercitare sul governo Tsipras per ridurre il debito e lanciare il massiccio piano di privatizzazioni. **Adesso a Cosco appartiene il 51% dell'Autorità del Pireo attraverso un'operazione che vale 319,7 milioni di dollari e che nei prossimi dieci anni porterà il terminalista cinese ad investire una cifra pari a 350 milioni di dollari.** Nei prossimi cinque anni le azioni ancora detenute dallo Stato greco, pari al 16%, saranno acquistate da Cosco per una cifra pari a 88 milioni di dollari. Ora per il Pireo può partire il progetto di leadership dei porti europei, almeno così hanno lasciato intendere i vertici di Cosco alla firma dell'acquisto avvenuta venerdì ad Atene, puntando sul ruolo strategico che Pechino ha assegnato al nuovo porto all'interno del progetto di rinascita della Via della Seta.

The Medi Telegraph



Porti inglesi a rischio caos con la Brexit

Londra - L'allarme di Forth Ports, operatore inglese: «troppe pratiche doganali, i terminal si fermerebbero».

Londra - Il rischio è che i porti finiscano nel caos più completo. Se dovesse passare il sì alla Brexit, l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea, i controlli al confine che ne deriverebbero, potrebbero mandare nel caos gli scali Uk. L'allarme è stato lanciato dai vertici di Forth Ports che hanno spiegato che Tilbury, ad esempio, finirebbe per affondare senza la libera circolazione delle merci. **Il gruppo portuale inglese movimentata il 60% del proprio traffico con rotte da e per il continente e la stretta doganale se dovesse passare la Brexit, sarebbe deleteria e bloccherebbe i porti.** Attualmente in poche ore vengono sbrigate le pratiche doganali, ma se l'Inghilterra dovesse uscire dall'Unione Europea, questo non sarebbe più possibile.

Stati generali Logistica del Nord Ovest: Forcieri, LPA sistema vivace in grado di competere con i grandi porti del Northern Range



(FERPRESS) - Novara, 11 APR - "La cabina di Regia del Nord Ovest è un'ottima iniziativa ma occorre tenere presente che la Liguria è interessata a due corridoi prioritari TENT che sono il Reno -Alpi e il Corridoio Scandinavia - Mediterraneo verso il Brennero che rappresenta il principale asse di trasferimento delle merci nord – sud – ha dichiarato il Presidente di LPA-Ligurian Ports Alliance e dell'AP della Spezia Lorenzo Forcieri, lo scorso 9 aprile nel suo secondo intervento agli [Stati generali della Logistica del Nord Ovest a Novara](#) -. Certamente positivo il rapporto con la Lombardia e il Piemonte, ma l'iniziativa va estesa alle altre regioni del Nord del nostro Paese, compresa l'Emilia Romagna, che comprendono un'area vasta con considerevoli ricchezze in termini di produzione, Pil, popolazione".

"I porti liguri rappresentano un sistema vivace ed in grado di competere con i grandi porti del Northern Range. Ci siamo posti sempre come primo obiettivo quello dell'efficienza ed oggi i numeri ci danno ragione, anche grazie ai recenti provvedimenti del Governo quali preaclearing, sportello unico doganale ecc. Il nostro obiettivo deve essere non solo quello di recuperare i traffici - da e per il nostro Paese - che ora scelgono i porti del nord Europa, ma anche quello di conquistare quote di mercato nelle aeree della Baviera, del Baden Wurtemberg e della Svizzera facendo sistema, come stiamo facendo ora e senza mortificare le singole capacità. Parlo di sistema tra porti ed interporti, nel quadro definito dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica. Abbiamo oggi un ottimo strumento, ma dobbiamo mantenere la coerenza tra Piano e strumenti attuativi, pena la vanificazione del lavoro fin qui fatto".



Toccato dal presidente LPA anche l'argomento della governance delle nuove Autorità di Sistema Portuale. "C'è un aspetto dirimente che è il ruolo, la funzione e la natura giuridica delle AP. Se non analizzati a fondo questi aspetti, si corre il rischio di avere un sistema completamente centralizzato il quale oltre che fare, correttamente, da quadro di riferimento e di programmazione degli investimenti, arrivi a

- segue

svolgere, di fatto, anche attività di gestione delle strutture periferiche, non sfruttando le specificità e le capacità delle realtà territoriali più avanzate. Classificare poi le AP quali enti pubblici non economici significa togliere la capacità imprenditoriale e di supporto agli operatori che è uno dei fattori di successo del nostro sistema."

Il presidente LPA a questo proposito cita la tesi di dottorato di Patrick Verhoven che distingue tre differenti profili che le Autorità Portuali possono adottare: i Conservatori, i Facilitatori, le Autorità Imprenditrici.

"Ecco- ha detto Forcieri- la funzione delle nuove Adsp va individuata a cavallo tra il modello dei facilitatori e quello imprenditoriale, sul modello dei porti del Nord Europa. Gli enti devono essere funzionali al ruolo attivo che devono svolgere". "Giusto fare sistema, senza svilire le capacità di crescita e di sviluppo di chi può correre più degli altri. Cooperazione e competizione sono le parole vincenti che come porti liguri abbiamo fino ad oggi praticato con successo" ha concluso Forcieri.

Stati generali logistica Nord Ovest: Forcieri, attenzione a sistemi governance porti centralizzati

(FERPRESS) - Novara, 8 APR - Lorenzo Forcieri, presidente di Ligurian Ports, nel suo intervento agli Stati generali della Logistica del Nord Ovest si è soffermato sul piano della portualità e sulla nuova governance dei porti.

Forcieri ha voluto in particolare mettere in guardia su quanto sia "rischioso un sistema completamente centralizzato, in cui ogni decisione è assunta a livello centrale".

"Un altro rischio - ha aggiunto il presidente Forcieri - è che si creino enti pubblici di gestione del mercato togliendo quella iniziativa imprenditoriale che può rappresentare il successo così come avviene nei porti del Nord Europa".

The Medi Telegraph



Nord Ovest, scatta l'allarme treni cargo /

IL CASO

Novara - Il Terzo valico in ritardo (per colpa dell'amianto) preoccupa gli operatori. «Rischiamo il collasso».

Novara - Il Terzo valico viaggia ancora sul binario dell'incertezza. La prima uscita pubblica di Iolanda Romano, nominata a gennaio commissario straordinario dell'opera, avviene davanti alla platea di operatori che a Novara hanno partecipato alla prima delle due giornate degli Stati generali della logistica. **E le notizie non sono buone perché, come spiega la Romano, «oggi l'opera ha un ritardo di 21/22 mesi recuperabili», ma la grana amianto potrebbe ulteriormente ritardare la fine dell'opera e far lievitare i costi:**«L'amianto esiste in natura e c'è anche in Liguria, distinguendo tra l'amianto in natura e quello prodotto dall'uomo». Ma se durante i lavori, la concentrazione superasse la soglia prevista dalle norme, allora si dovrebbe procedere con maggiore lentezza. «Non tanto per la salute della popolazione: perché quelle terre vanno scavate, trattate e poi stoccate in sicurezza. Ma è chiaro che costi e tempi con questo processo cambierebbero. Non possiamo più scavare con la stessa velocità di prima se troviamo amianto che va trattato. E giocoforza anche i costi cambiano. Quindi potrebbe esserci un ulteriore ritardo e i costi potrebbero lievitare. Ad oggi però non siamo ancora in grado di quantificare di quanto».

La Romano ha chiesto approfondimenti dettagliati a Rfi e Cociv e solo dopo si potrà dire se l'opera terminerà nel 2020, così come previsto dal cronoprogramma. Per gli operatori però il tempo di attesa è troppo «e rischiamo ancora di farci rubare altro traffico dai porti del Nord Europa» dice Rino Canavese, ex presidente dell'Authority di Savona e ora manager del gruppo Gavio.

- segue

Ecco perché nel lasso di tempo tra oggi e il 2020, Liguria, Piemonte e Lombardia devono sviluppare alternative: «C'è un triangolo i cui estremi sono Vado, Genova e Rivalta – disegna su un foglio Canavese – Con 30/40 milioni di euro riusciremmo a mettere in sesto le linee ferroviarie per rendere competitivi i porti liguri e evitare che gli scali del Nord rubino altro mercato». In questo scenario si inserisce anche l'alleanza tra l'Interporto Sud Europa di Marcianise-Maddaloni, il Cim di Novara e l'Interporto di Bologna. E oggi i tre governatori, Toti, Maroni e Chiamparino nella prima vera prova di macroregione, faranno firmare anche al ministro Delrio la lista delle priorità. **«Non ci saranno grandi numeri, ma revamping e ottimizzazione dell'esistente, per merci e passeggeri» dice l'assessore ligure Rixi.** Il ministro dovrebbe firmare e i governatori portare a casa soldi e priorità, determinanti in chiave ligure perché «i porti di Genova e Savona entro 4 anni movimenteranno 4 milioni di teu» dice Canavese, prevedendo che la piattaforma Maersk sarà operativa, **il porto di Voltri-Pra' arrivi a 2 milioni di teu e Bettolo, una volta realizzata, ne faccia almeno 600 mila.**

La paura è che una volta aperto il Gottardo tra un mese e mezzo, le merci vengano ulteriormente drenate verso Nord, aumentando quella quota di 500 mila contenitori persi. Terzo valico e Torino-Lione saranno pronte troppo tardi: il primo nel 2020 se tutto andrà bene, il secondo nel 2028. Oggi si parlerà anche di riforma portuale e di come gestire nomine e deroghe sugli accorpamenti. Ieri il presidente della Spezia Forcieri ha spiegato che il modello delle Authority Spa non va bene – su questo invece la Liguria continua a spingere – ma non è corretta nemmeno la strada scelta dal ministero che sostanzialmente svuota gli enti delle loro funzioni. Intanto Cascetta, il coordinatore della struttura di missione del Mit, successore di Incalza, dice che «dopo l'approvazione del referendum costituzionale, i comportamenti potrebbero cambiare», pensando a qualche modifica in autunno, mentre Giachino, **ora presidente di Saimare del Gruppo Spinelli, chiede che «la nuova diga sia una priorità».**

The Medi Telegraph



Gentile (Fs): «Terzo valico pronto nel 2021»

Novara - Lo ha detto l'a.d. di Rfi, Maurizio Gentile, intervenendo a Novara agli Stati generali della Logistica

Novara - Il Terzo valico ferroviario sarà «verosimilmente» operativo per il 2021, mentre per 2022 dovrebbero essere pronti i collegamenti ferroviari Torino-Genova e Milano-Genova in 60 minuti. Lo ha detto l'a.d. di Rfi, Maurizio Gentile, intervenendo a Novara agli Stati generali della Logistica. «Nel frattempo ha precisato - stiamo lavorando per avere un incremento della capacità attuale. **Cosa si può fare oggi per sfruttare tutta la capacità attualmente disponibile?** Siamo pronti a lavorare con tutti per individuare gli interventi più utili, sia normativi che gestionali». Rfi è disposta a partecipare ad un tavolo tecnico con regioni, territori e Governo per individuare tutti gli interventi possibili «da subito».

The Medi Telegraph



Biasotti presidente? Per Chiamparino è la persona giusta

Novara - Non è un accordo scritto come quello firmato davanti al ministro Delrio. E nemmeno un'intesa tecnica, perché quella nata ieri a Novara, è un'alleanza tutta politica.

Novara - Non è un accordo scritto come quello firmato davanti al ministro Delrio. E nemmeno un'intesa tecnica, perché quella nata ieri a Novara, è un'alleanza tutta politica. E però rischia di essere un passo in avanti quasi decisivo per uno dei contendenti alla presidenza del porto di Genova. **Anche se poi le vie della politica non sono così dritte come quelle dei binari di cui si è parlato per due giorni agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest.**

La macroregione inaugurata tra sorrisi e battute su Mao dai tre governatori davanti a Delrio, si misura anche su questo: sull'allineamento forse più temibile per la politica, quello sulle nomine. E su questo fronte, Piemonte, Lombardi e Liguria, hanno trovato un'intesa. **Avviciniamo il presidente del Piemonte Sergio Chiamparino: tutti concordi nel dire che i porti liguri sono lo sbocco del triangolo industriale, ma sul nome del presidente del porto.** La Liguria sta provando la fuga in avanti su [Sandro Biasotti](#), parlamentare del Pdl: «Il nome deve essere concordato con il ministro, ma per me è una persona competente e di qualità. Non contesto nemmeno l'appartenenza politica, ma dietro a questo nome ci deve essere una logica di sistema».

Il via libera del Piemonte al parlamentare del Pdl, non era così scontato: per motivi politici - Chiamparino è uno degli esponenti principali del Pd - e perché il rapporto tra il governatore e Rino Canavese sembrava molto stretto, tanto che veniva indicato come principale sponsor dell'ex numero uno del porto di Savona: «Escludo di averci messo e di volerci mettere becco» spiega Chiamparino. E ieri Canavese ha prodotto l'intervento più atteso e più dibattuto, mentre Biasotti era in prima fila in platea. Per [l'ex governatore ligure](#) arriva, poco dopo, la seconda sponsorizzazione, quella della Lombardia: «Biasotti mi piace, se fosse lui il presidente sarebbe utile per tutti» spiega Maroni.

- segue

Toti ora può andare da Delrio avendo in tasca l'ok anche delle altre due Regioni del Nord Ovest e una forza diversa. Il piano della Regione adesso mira a dare un'accelerata alla nomina. Una strada potrebbe arrivare dalla scadenza naturale dell'ammiraglio Pettorino, che avverrà il 23 maggio. Per l'attuale commissario dell'Authority, nel doppio ruolo che comprende anche il comando della Capitaneria genovese, l'impegno in vista dell'estate sarebbe decisamente gravoso.

Per questo lo schema di Toti è provare a far nominare Biasotti commissario subito dopo la scadenza di Pettorino, in previsione di una successiva nomina a presidente. «È un percorso molto complicato, ma può succedere di tutto, visto come è andata in Conferenza Stato-Regioni con la moratoria di tre anni sugli accorpamenti», rivela una fonte in regione. E proprio su questo fronte, il ministro Delrio ieri è stato netto sulla possibilità che sul suo tavolo possano piovere richieste per stoppare gli accorpamenti tra porti, smontando di fatto la riforma: «lo credo e spero che ci saranno tutti gli accorpamenti che abbiamo previsto - spiega al *Secolo XIX/TheMediTelegraph* - Stare insieme è un vantaggio, non un problema». E anche su Savona e la prevista fusione con Genova, alla fine se si raggiungesse l'accordo su Biasotti, **la Regione potrebbe non chiedere la moratoria perché il prezzo da pagare per l'Authority savonese sarebbe troppo alto, quasi una paralisi istituzionale.**

Mentre a Novara andava in scena la macroregione, Alessandria faceva da sola, organizzando un controconvegno a cui ha partecipato anche **Fabrizio Palenzona**, numero due di Unicredit: «Il porto di Voltri- Pra' deve diventare una vera e propria base di traffico in grado di muovere da solo almeno 5 milioni di teu». Ma Palenzona spiega ancora: «Se sul Terzo valico i lavori sono iniziati, anche se in verità sono già sospesi, e sulla Gronda il Governo sta sottoponendo alla Commissione europea un ambizioso progetto, per quanto riguarda il porto di Genova non vi è alcun segnale nel senso di un rafforzamento».