



## INDICE



### Primo piano:

- **Da Milano al porto di Bari, l'Italia corridoio dei jihadisti** (La Stampa)

### Dai Porti:

#### Genova:

- "...Dibattito della Filt, Cgil..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)
- "...Nessun porto italiano può offrire rifornimenti "Gnl"..." (Il Messaggero Marittimo)
- "...Genoa Shipping Week..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Port e Shipping Week..." (La Gazzetta Marittima)

#### Livorno:

- "...Il consiglio si unisce sulle riparazioni..." (Il Tirreno)
- "...Nogarini, grandi navi devono inquinare meno..." (Ansa)

#### Taranto:

- "...Carenza nei sistemi sicurezza, fermata nave a Taranto..." (The Medi Telegraph)

#### Brindisi:

- "...In una città di incertezze, questa regata era e resta una certezza..." (Brindisi Report)

#### Trapani:

- "...Caso Crocetta..." (La Rep. Palermo, La Sicilia, Libero)

### Notizie da altri porti italiani ed esteri

#### Altre notizie di Shipping e Logistica

#### Il Messaggero Marittimo

#### Informare

#### Lloyd's List

## Da Milano al porto di Bari, l'Italia corridoio dei jihadisti

Gli inquirenti non hanno ancora scoperto cellule sul territorio. Ma molti hanno usato il nostro Paese come transito sicuro

Dopo la strage al mercatino di Natale di Berlino Anis Amri è fuggito in Italia. È morto durante una sparatoria con la polizia fuori dalla stazione di Sesto San Giovanni nel dicembre del 2016

**FRANCESCA PACI, FRANCESCO GRIGNETTI**

Sono almeno nove tra kamikaze, complici e fiancheggiatori, i nomi che legano l'Italia agli attentati degli ultimi due anni in Europa. L'ultimo in ordine di tempo è Youssef Zaghba, il ventunenne italo-marocchino membro del commando di London Bridge. Dal punto di vista investigativo però, il suo caso specifico non evoca tanto cellule strutturate del terrorismo quanto un dispositivo di polizia che funziona sul territorio.

La storia di Zaghba ricorda molto da vicino quella del tunisino Anis Amri, l'assassino del mercatino di Natale a Berlino. Come Amri, intercettato da una volante nel piazzale della stazione di Sesto San Giovanni, anche Zaghba viene individuato da un poliziotto qualsiasi, un agente addetto al controllo passaporti dell'aeroporto di Bologna che vede un giovane arabo senza bagaglio in partenza per Istanbul con un biglietto di sola andata e s'insospettisce.

## Quando i figli rigettano l'integrazione dei padri e scelgono la violenza

Da lì parte una stringata vicenda giudiziaria. Gli agenti lo trattengono in aeroporto, gli fanno perdere il volo, lo interrogano, capiscono che vuole unirsi al Califfato e avvertono il magistrato di turno del pool anti-terrorismo. Youssef Zaghba viene denunciato per terrorismo internazionale, ma l'accusa non reggerà davanti al tribunale del riesame perché gli elementi concreti sono davvero labili: alla fine a suo carico ci sono solo indizi, alcune foto di propaganda scaricate sullo smartphone del web e l'ansia di una madre.

Troppo poco, spiegano fonti della polizia: «Se il giovane avesse avuto soltanto la cittadinanza marocchina ci sarebbero stati gli estremi per un'espulsione di sicurezza». Nei primi 5 mesi del 2017 in Italia come misura preventiva ci sono stati 49 rimpatri legati all'estremismo religioso, 181 dal 2015. Ma giacché Zaghba ha una mamma italiana e un padre naturalizzato italiano a seguito di matrimonio l'espulsione non era possibile.

Le autorità italiane però, da quel momento non lo perdono più di vista. Il suo nome viene girato alle agenzie di intelligence che fanno le verifiche anche tecnologiche del caso senza riscontrare contatti pericolosi in Italia. Viene fuori che il giovane pendola tra Marocco e Gran Bretagna, con alcune puntate in Italia. Di conseguenza le sue generalità sono comunicate a Londra e a Rabat.

Per il nostro Paese non è un soggetto particolarmente pericolo, tanto è vero che non compare nell'elenco dei foreign fighters. Ogni volta che mette piede in Italia però - ed è successo due volte dalla storia dell'aeroporto - la Digos bolognese non lo molla un attimo. Sembra che in un'occasione sia stato anche interrogato in questura, ma non emerge nulla di preoccupante. Nè Zaghba ha grandi contatti qui. Perché sì, formalmente risiede con la madre in provincia di Bologna ed è iscritto all'Aire (anagrafe degli italiani residenti all'estero), ma in sostanza ha un rapporto esilissimo con il territorio.

Ciò non toglie che ora si indaghi su ogni sua connessione con l'Italia, anche la più labile. Come capitò per Amri, che era sbarcato a Lampedusa, fu accolto per qualche mese in una comunità dedicata ai minori stranieri non accompagnati, poi finì in carcere per tre anni e quando lo scarcerarono viaggiò dalla Sicilia alla Germania appoggiandosi a qualche connazionale tunisino. Gli effetti di quell'indagine si vedono a distanza di mesi, con diverse espulsioni di immigrati che avevano avuto contatti con lui.

## -segue

---

«Quel poco che ad ora sappiamo di Zaghba - dicono fonti dell'intelligence - ci racconta molto della realtà odierna: passaporto italiano, nascita e formazione in Marocco, vita a Londra, lavoro in un esercizio gestito da pakistani». Storie frammentate, i cui tasselli vengono collegati solo a posteriori.

# Porto di Genova, dibattito della Filt-Cgil

Genova - “Autorità di Sistema: una opportunità da cogliere” è il titolo del convegno che la **Filt Cgil di Genova** ha organizzato per domani 7 giugno alle ore 20.30 in occasione del Che Festival!, la kermesse organizzata come ogni anno da **Music For Peace** presso l'elicoidale di San Benigno. Il primo Porto d'Italia si interroga sul proprio futuro e lo fa mettendo attorno ad un tavolo i principali interlocutori del sistema portuale. L'importanza dei collegamenti, in particolare quelli dedicati ad intercettare i traffici del nord Europa, Svizzera, Germania Bassa Sassonia ecc., la competitività del sistema, gli investimenti, saranno al centro della discussione. La tavola rotonda, moderata da Simone Gallotti de **Il Secolo XIX/TheMeditelegraph**, avrà come ospiti Paolo Emilio Signorini Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Gilberto Danesi Amministratore delegato PSA Italia, Antonio Benvenuti Console Compagnia Unica Paride Batini, Enrico Ascheri Responsabile Portualità Filt Cgil Genova.

# Il Secolo XIX

---

## Genova, convegno Cgil sul futuro del porto

GENOVA. "Autorità di Sistema: un'opportunità da cogliere" è il titolo del convegno che la Filt Cgil di Genova ha organizzato per oggi alle ore 20.30 in occasione del "Che Festival!" presso l'elicoidale di San Benigno, sede di Music for Peace. Il dibattito si concentrerà sul futuro dello scalo genovese: l'importanza dei collegamenti per intercettare i traffici del Nord Europa, la competitività e gli investimenti, saranno alcuni dei temi al centro della discussione. Alla tavola rotonda, moderata dal Secolo XIX/The MediTelegraph, parteciperanno il presidente Paolo Emilio Signorini, Gilberto Danesi, ad di Psa Italia, Antonio Benvenuti, console della Culmv e Enrico Ascheri, responsabile portualità della Filt Cgil di Genova.

Al Forum di Genova Duci mette in risalto le potenzialità di Livorno

## Merlo: nessun porto italiano può offrire rifornimenti "Gnl"

GENOVA - «Il porto di Genova deve continuare a lavorare sui pescaggi, perché le future navi della flotta Msc, quelle della World Class, oggi qui non potrebbero entrare a causa dei fondali poco profondi. Lo ha detto Luigi Merlo, ex presidente dell'Ente porto di Genova, attuale dirigente del gruppo italo-elvetico Msc, intervenendo al Forum "Navi, passeggeri e ambienti" tenutosi alla Stazione marittima, organizzato dal principale gruppo editoriale genovese. A proposito delle navi alimentate a Lng, Merlo ha po-

sto l'accento sull'arretratezza del sistema portuale italiano: «I maggiori investimenti delle compagnie sono sulle nuove tecnologie e sulla riduzione delle emissioni. Purtroppo oggi nessun porto italiano è attrezzato per offrire stoccaggio e rifornimento di gas naturale liquefatto. E' una limitazione che il Paese deve affrontare al più presto. Bisogna individuare aree, normative e metodologie per garantire alle compagnie marittime risposte certe in tempi rapidi».

(continua in ultima pagina)



Gian Enzo Duci

### Merlo nessun porto

Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, nel suo intervento ha invece messo in risalto le potenzialità del porto di Livorno oggi l'unico scalo «dal quale si possono raggiungere i nuovi tunnel alpini del Gottardo e del Brennero». Un giudizio che conferma ancora una volta, ci somai ce ne fosse stato bisogno, il rigore con cui il presidente di Federagenti rappresenta l'associazione e analizza il futuro dello shipping nazionale.

«Quando qualche azienda viene a fare shopping dalle nostre parti, ricordiamoci di come viene trattata Fincantieri con Stx France. E' una lezione che tutti noi dobbiamo imparare - ha sottolineato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. «Oggi abbiamo l'opportunità

di occuparci di un settore che ha un futuro, fatto di navi e tecnologia. Un settore di cui siamo molto orgogliosi, come regione e come Paese. Mi auguro a questo proposito che il ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente si faccia al più presto, per garantire a Fincantieri non 10, ma 50 anni di piena occupazione».

Sandro Scarrone, presidente e ad del Cetema (gruppo Fincantieri) e vice presidente di Confindustria Genova, ha ricordato che il gruppo guidato da Giuseppe Bono «da anni ha focalizzato la sua attenzione sull'azzeramento delle emissioni, sia in aria che in acqua. Più riusciamo a migliorare l'efficienza energetica, più siamo in grado di abbattere i costi. Il futuro del settore navalmecanico - ha detto Scarrone - è nel gas naturale liquefatto, anche se oggi riscontriamo due problemi: il primo riguarda alcuni armatori, preoccupati dal fatto che le

navi a Lng devono rinunciare a una parte di cabina: il secondo riguarda la logistica dell'approvvigionamento, che vede la maggior parte dei porti non ancora attrezzata».

«Rappresento un gruppo che vale più di 5 milioni di crocieristi: per noi è naturale investire in trasporto sostenibile. Due delle nostre 27 navi sono bi-fuel, sulle altre abbiamo installato scrubber per abbattere le emissioni. Ogni scrubber costa dai 4 ai 6 milioni di euro» ha detto Beniamino Maltese, senior vice president di Costa Crociere (gruppo Carnival).

Sul tema della sostenibilità è intervenuto anche Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci: «Investire in navi ecosostenibili è doveroso, ma per farlo gli armatori hanno bisogno di una certezza normativa che oggi non c'è. Gli investimenti in tecnologia e

le scelte dei singoli player, come il ricorso a carburanti a basso contenuto di zolfo, sono fondamentali ma non bastano: serve una migliore organizzazione dell'intero sistema del trasporto marittimo». Anche nel caso dei traghetti, il problema principale riguarda la logistica del rifornimento. «Ma rispetto alle crociere abbiamo una difficoltà in più - ha detto Catani - i traghetti partono e arrivano in porti fissi. Questi sono i problemi da affrontare».

E restituendo in argomento l'ammiratore di "Caronte & Tourist", Lorenzo Malacena ha ricordato che la sua compagnia è stata la prima in Italia a ordinare una nave dual-fuel dedicata ai collegamenti tra la Sicilia e le isole minori. Per Malacena l'utilizzo del gas come propulsore rappresenta «certamente il futuro dello shipping» malgrado «in Italia siano molto carenti le normative in materia di bunkeraggio, mentre l'infrastruttura è addirittura inesistente».

DAL 26 GIUGNO AL 1° LUGLIO CON ASSAGENTI

## Genoa Shipping Week: programma ancor più ricco

Innovazione tecnologica, sicurezza e il tradizionale dinner di chiusura - Tutte le adesioni all'ormai tradizionale incontro con gli esperti della portualità

GENOVA - Si arricchisce il programma delle conferenze e incontri aperti agli operatori del cluster marittimo della Genoa Shipping Week, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e Clickutility Team, che dal 26 giugno al 1° luglio coinvolgerà la città di Genova e terminerà con la 14a edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi.

PORT&SHIPPINGTECH, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del settore marittimo e della logistica, main conference della GSW, si svolgerà da mercoledì 28 a venerdì 30 giugno a Palazzo San Giorgio attraverso sessioni di approfondimento dedicate ai temi decisivi per lo sviluppo del comparto quali: GREEN SHIPPING SUMMIT, le best practice e i nuovi carburanti per l'efficienza (segue a pagina 10)

### Genoa Shipping

energetica e ambientale - SMART PORT&LOGISTICS, il potenziamento dei corridoi logistici e della digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali - SAFETY, la Sicurezza e la Gestione della Navigazione - e la nuova sessione TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO - PORTUALE sull'evoluzione tecnologica dei settori marittimo-portuale e logistico.

La partecipazione è gratuita previa registrazione online.

Tra gli HOSTED EVENTS della settimana si segnalano: in attesa della II edizione che si terrà nell'inverno 2017 si svolgerà l'Open Session della MED SECURITY SUMMIT, Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima dedicata al tema della sicurezza dei Porti e dei Terminal, all'efficienza dei processi operativi e, a seguire, un focus sulla Geopolitica in collaborazione con The Propeller Club, Port of Genoa; il 1° FORUM NAZIONALE SUI "FUMI" DELL'ENAVI organizzato dalla Capitaneria di Porto di Genova e A.R.P.A.L. Liguria, incentrato sul monitoraggio delle emissioni a fumaiolo e sulle problematiche e prospettive future; MOBILE OFFSHORE UNITS PROPERTY RISK AND LIABILITY: INSURANCE AND MORE, il seminario organizzato dallo Studio Legale Garbarino Vergani dedicato al tema delle infrastrutture offshore che riunirà esperti e aziende per approfondire problematiche e rischi reali, suggerendo esempi concreti di coperture assicurative a tutela dell'ambiente e dei soggetti coinvolti.

Ecco il panel degli speaker: Lorianne Annunziata, direzione generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione IV - Inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; Maurizio Archetti, president-chief scientist, Ecospray Technologies; Claudio Boccalatte, presidente, ATENA La Spezia; Carlo Brandini, Consorzio LAMMA; Stefano Brigandi, client manager Italy & Monaco, Lloyd's Register Marine & Offshore; Antonio Campagnuolo, marine operations director, Grandi Navi Veloci; Giuseppe Ciruolo, DICAM, Università di Palermo; Massimo Clemente, research director, CNR IRIS; Gianpaolo Dalla Vedova, OP Italy, Malta and Adriatic, Lloyd's Register Marine & Offshore; Tania Del Giudice, previsore meteomarina, Arpal; Francesco De Leo, DICCA, Università degli Studi di Genova; Franco Del Manso, responsabile rapporti internazionali, Unione Petroli; Mario Dogliani, direttore tecnico, Sea Europe; Rodolfo Giampieri, presidente, Autorità di

Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale; Alessio Gnecco, naval architect & marine engineer, STIGE Maritime - Socio, Alena; Luigi Grossi, direttore scientifico, DLTM; Amedeo Lepore, assessore alle Attività Produttive, Regione Campania; Satu Lipponen, Head of commercial operations, cargo, digitalization, Eniram - A Wärtsilä company; Umberto Masucci, presidente nazionale, The International Propeller Clubs; Alberto Moroso, presidente nazionale, Associazione Italiana di Tecnica Navale; Stine Mundal, Head of Section, Environmental Certification, DNV GL - Maritime; Ugo Patroni Griffi, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale; Franco Porcellacchia, vice president, Carnival Corporate Refit; Alberto Pochiero, regional technical manager, ABB Turbocharging Business; Enrico Paglia, research manager, Banchero Costa & Co; Sergio Prete, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio; Andrea Realforzo, responsabile Fuel, Grimaldi; Ivano Russo, dirigente Gabinetto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Maria Savini, senior business development specialist, LRQA; Alessandro Serra, presidente, Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova; Eirini Spentzu, DICCA-DITEN, Università degli Studi di Genova; Antonio Speranza, presidente, CINFAI; Pietro Spirito, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Elisabetta Trovatore, responsabile Centro Meteoro-idrologico, Arpal; Raphael Zarcone, DITEN, Università degli Studi di Genova.

## PORT&SHIPPINGTECH 2017 FOCUS SAFETY&TECHNOLOGY TREND

Mercoledì 28 giugno al pomeriggio si svolgerà la sessione SAFETY, organizzata in collaborazione con DICCA, DITEN, ATENA E CONISMA, dedicata alle tecnologie e alle novità in tema di ricerca per la sicurezza e gestione della Navigazione. L'incremento del traffico marittimo, unito a una maggiore sensibilità dell'opinione pubblica riguardo alle conseguenze derivanti da incidenti navali, ha reso necessario mettere in primo piano la sicurezza. Negli ultimi anni la ricerca ha permesso di simulare condizioni meteorologiche dettagliate e affidabili, di sviluppare applicazioni e analisi utili sia per i costruttori, sia per gli operatori del settore navale. La sessione presenterà le novità della modellazione meteorologica e le sue applicazioni nella sicurezza e nella gestione della navigazione e nella pianificazione e progettazione delle opere costiere e offshore. Ne parleranno, tra gli altri: Beatrice Buzzica, Coordinatrice esecutiva corsi e progetti internazionali, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile; Giovanni Besio, DICCA, Università degli Studi di Genova; Carlo Brandini, Consorzio LAMMA; Giuseppe Ciruolo, DICAM, Università di Palermo; Tania Del Giudice, Previsore meteo-marino, Arpal; Massimo Figari, Coordinatore dei corsi di studio di Ingegneria Navale, Scuola Politecnica Università degli Studi di Genova; Alessandro Serru, Presidente, Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova; Eirini Spentza, DICCA-DITEN, Università degli Studi di Genova; Antonio Speranza, Presidente, CINFAI (Consorzio Interuniversitario Nazionale di Fisica delle Atmosfere ed Idrosfere); Elisabetta Trovatore, Responsabile Centro Meteo-Idrologico, Arpal; Raphael Zaccone, DITEN, Università degli Studi di Genova.

Giovedì 29, sempre al pomeriggio, sarà la volta della nuova sessione TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO - PORTUALE che analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul cloud platform e l'internet of things. Grazie alla tecnologia anche il comparto marittimo sta esplorando nuove strade nei campi della costruzione, della propulsione e dell'energia per essere più competitivo e all'avanguardia. Se a ciò si aggiungono l'utilizzo di materiali avanzati, di sensori, di big data analytics, della robotica e dell'automazione, sarà possibile raggiungere prestazioni finanziarie e commerciali superiori e una maggiore sicurezza. La sessione approfondirà il ruolo delle tecnologie nelle smart ship del futuro, più efficienti e meno inquinanti, attraverso anche le aziende italiane leader del settore.

Ne parleranno, tra gli altri: Guido Barbazza, President & Managing Director, Wärtsilä; Saimon Conti, Managing Director CNT Technologies, Presidente della sezione Servizi ad elevato valore aggiunto e contenuto tecnologico alla cantieristica di Assonave; Gianpaolo Dalla Vedova, OPI Italy, Malta and Adriatic, Lloyd's Register Marine & Offshore; Stefano Lassi, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile; Matteo Losi, Head of the Digital Awareness Office per EMEA South, SAP.

La partecipazione a Port&ShippingTech è gratuita previa registrazione online.

La GENOA SHIPPING WEEK, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e Clickutility Team coinvolgerà la città di Genova dal 26 giugno al 1 luglio e terminerà con la 14ª edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi. [www.gsweek.it](http://www.gsweek.it)

# Il consiglio si unisce sulle riparazioni

Votato all'unanimità un documento per sollecitare l'assegnazione dei bacini

► LIVORNO

«Per quanto ci riguarda, la nostra posizione è sempre stata inequivocabile. Noi abbiamo sempre chiesto, facendolo in tutte le sedi opportune come il comitato portuale, la riapertura del bacino grande e il conseguente riavvio delle attività delle riparazioni navali». Il sindaco **Filippo Nogarini** aveva risposto così all'interpellanza presentata da **Marco Cannito** (Città Diversa), firmata da tutte le opposizioni, che sollecitava sindaco, Regione e Autorità perché la gara del bacini di carenaggio andasse

avanti senza ritardi né revoche, proponendo di stendere un documento comune sul tema, unificando cioè quello presentato dal M5s e quello sottoscritto da tutte le opposizioni. Cosa che è avvenuta, dopo la sospensione di una mezz'ora della seduta.

Alla ripresa, infatti, il presidente **Daniele Esposito** ha dato lettura del documento che poi è stato votato all'unanimità, in cui si impegna il sindaco a porre all'attenzione del ministro dei Trasporti l'importanza che riveste la ripresa delle attività di riparazione navale, a sensibilizzare il presidente dell'Autorità di

Sistema a portare a termine al più presto il bando di gara di assegnazione dei bacini, senza ritardi né revoche. «Eravamo disponibili a un documento unitario - ha detto Cannito - devo prendere atto che tutti i consiglieri hanno messo per scritto un impegno condiviso che rafforza le posizioni di chi vuole attraverso questo atto recuperare le riparazioni navali e creare posti di lavoro».

«L'interesse politico ha lasciato il passo all'interesse della città», ha commentato infine il capogruppo (Pd) **Pietro Caruso**.

(e.p.)



Il bacino grande allagato

## Porti: Livorno, Nogarin, grandi navi devono inquinare meno

C'è banchina elettrificata ma mai utilizzata

(ANSA) - LIVORNO, 6 GIU - "Le cinquecento grandi navi che ogni anno 'parcheggiano' nel porto di Livorno inquinano quanto 15mila automobili. Il nostro obiettivo deve essere quello di metterle in condizione di spegnere i motori". Lo afferma, in un post su facebook, il sindaco di Livorno Filippo Nogarin.

"Abbiamo l'unica banchina elettrificata d'Italia, la Sgarallino, che dovrebbe servire proprio a questo scopo ma non è praticamente mai stata utilizzata", aggiunge il sindaco. "Anche su questo - conclude - serve un cambio di passo netto in porto".(ANSA).

# Carenze nei sistemi sicurezza, fermata nave a Taranto

**Taranto - Ispettori del Nucleo Psc (Port State Control) della Capitaneria di Taranto hanno eseguito il fermo di una nave battente bandiera panamense, tipo General Cargo e con una stazza lorda di 1596 tonnellate, giunta nel porto di Taranto per caricare cemento in sacchi e pronta a ripartire con destinazione Ceuta (Spagna). Il provvedimento è giunto in seguito ad una ispezione di sicurezza sulla nave con controlli tecnici, test e verifiche degli apparati di navigazione e di comunicazione, dei mezzi di salvataggio e degli impianti antincendio della nave al fine di appurarne il loro funzionamento e la sostanziale conformità alle numerose convenzioni internazionali. Durante il controllo sono emerse in totale venti carenze di cui nove considerate "di una certa gravità", che ponevano l'unità in pericolo per la navigazione e per l'ambiente marino. Per cui gli ispettori incaricati hanno eseguito il provvedimento di fermo della nave, notificato al Comandante dell'unità, che verrà denunciato per la violazione di norme che attengono alla sicurezza della navigazione, allo Stato di Bandiera e al Registro di Classifica del mercantile. L'unità potrà riprendere la sua navigazione verso il porto di prossima destinazione soltanto se verranno eliminate le carenze riscontrate.**

### "In una città di incertezze, questa regata era e resta una certezza"

Non è la prima volta che Francesco Ettore, da qualche mese alla guida della Federazione Italiana Vela, viene a Brindisi. C'è stato come membro di un equipaggio in regata, e confessa di sentire forte il richiamo della banchina

**BRINDISI** – Non è la prima volta che Francesco Ettore, da qualche mese alla guida della Federazione Italiana Vela, viene a Brindisi. C'è stato come membro di un equipaggio in regata, e confessa di sentire forte il richiamo della banchina, e la voglia di essere della partita a bordo di una barca. Ma la serata del 6 giugno 2017 lo vede qui, davanti alla Scalinata virgiliana, dominata dalle colonne romane, che ancora una volta si presta a fare da tribuna per velisti e pubblico, in veste ufficiale.



Ed è un evento, perché mai sino ad ora un presidente federale era venuto ad assistere alla partenza di una delle edizioni della Brindisi-Corfù, che il 7 giugno di anni ne compie ben 32. Ettore dà l'impressione di essere un presidente che gira per le Zone Fiv e per i circoli, e di non amare molto la scrivania. E' quello che si augura tutto il popolo della vela italiano, che vince tanto nell'altura in giro per il mondo (quanta gente lo sa, che non c'è solo l'Americas Cup?), e che ora vuole un pronto riscatto a Tokio dopo il cappotto alle Olimpiadi di Rio, tante speranze nelle medal race e poi la delusione finale dei podi svaniti all'ultima boa, si potrebbe dire.



Tutto questo frulla per la testa mente dal palco che ha come sfondo il Canale Pigionati e Forte a Mare, Mino Taveri chiama gli organizzatori, a partire dal presidente del Circolo della Vela Brindisi, Teo Titi, i partner greci, gli sponsor, i padri anziani della regata Livio

## -segue

---

Georgevich e Sotiris Vlachos. Questa cerimonia di benvenuto agli equipaggi sul lungomare Regina Margherita non è molto "intima" come quelle di una volta, l'adrenalina dell'attesa della sirena alla linea di partenza non è evidente e si diluisce, come i velisti tra la folla.

E' un po' la maledizione della Brindisi-Corfù partire di mercoledì mattina quando la gente è a scuola o lavoro, quindi lontano dagli occhi (e quindi dal cuore), e di mostrarsi solo nel suo aspetto celebrativo alla città di cui ormai è un vanto. E stavolta la partenza sarà ancora più lontana anche dagli irriducibili, in mare aperto e fuori portata dalla Diga di Punta Riso. La gente vede le barche mollare gli ormeggi, e sa anche che non vedrà mai l'arrivo, dall'altra parte, a oltre 100 miglia.

Strano destino, ma la regata tiene (124 iscrizioni quest'anno), gli eventi collaterali crescono. E Teo Titi dal palco può dire tranquillamente che "in una città di poche certezze, la Brindisi-Corfù era e resta una certezza". Poi la palla passa al presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale.

A Ugo Patroni Griffi, Titi chiede di fare il massimo affinché le banchine del porto interno di Brindisi diventino una base attrattiva e conveniente per le imbarcazioni da diporto, lungo tutto l'arco dell'anno. Restino le attrezzature di ormeggio e le colonnine dell'energia elettrica e dell'acqua, le catenarie, anche dopo gli interventi di messa in sicurezza previsti. E Patroni Griffi non si sottrae.

Il caso. Il presidente in procura per quattro ore: "Volevo salvare i collegamenti via mare a settembre Contro di me gossip spazzatura"

## Crocetta, difesa e attacco "L' assessorato aiutò Morace e Pistorio deve andarsene"

ANTONIO FRASCHILLA Quattro ore filate di interrogatorio, chiuso nella stanza dei pm coordinati da Bernardo Petralia, che indagano sulla corruzione nel **trasporto marittimo**. Quattro ore lunghissime nelle quali il governatore Rosario Crocetta ha parlato senza sosta, raccontando tutta la sua vita, il suo essere stato omosessuale in una città difficile come Gela, le difficoltà affrontate. Ci sono stati momenti di tensione, nei quali il governatore ha pianto. Ma alla fine, uscendo dalle stanze della procura, si è detto «sollevato» e non solo ha rilanciato, denunciando presunte inadempienze passate dell' assessorato ai **Trasporti**, ma si è anche ricaricato politicamente dopo giorni di silenzio. Prendendo una decisione netta: «Dopo le frasi nei miei confronti che le intercettazioni di questa indagine hanno reso note, e i riferimenti alla mia vita privata, l' assessore Giovanni Pistorio non può più rimanere in giunta». La decisione verrà formalizzata tra oggi e domani. «Non mi ha chiesto scusa, né in privato né con una nota pubblica», continua Crocetta lasciando il tribunale.

Quella di ieri, per il governatore, è stata una lunga giornata. Alle 16,30 in punto si è presentato nell' ufficio del procuratore aggiunto Petralia. Era invitato a deporre perché indagato per concorso in corruzione: l' ipotesi dei magistrati è che abbia fatto pressioni per prolungare le corse degli aliscafi di Morace con le Egadi fino al prossimo settembre in cambio di un finanziamento da 5mila euro per il suo movimento "Ripartescilia". Accompagnato dall' avvocato Vincenzo Lo Re, ha parlato a lungo: «Anzitutto i magistrati non hanno contestato nulla sul mio presunto interessamento "personale" per avere collegamenti in più con le Eolie - dice il governatore - quello che alcuni giornali hanno pubblicato sulla mia vita privata, e sui gossip alimentati da qualcuno, anche dall' assessore Pistorio, su miei innamoramenti nei confronti di un abitante di Filicudi, è spazzatura senza alcuna rilevanza giudiziaria. Lo tenga a mente anche il leader dei 5 stelle Giancarlo Cancelleri, che ha usato queste dicerie infamanti per chiedere le mie dimissioni: ne risponderà in tribunale».

Crocetta ha il volto stanco, la camicia sudata perché, come ha detto anche il suo avvocato, «è stato un fiume in piena». Ha raccontato della sua vita, della difficoltà di essere omosessuali in certi contesti. E si

## -segue

---

è difeso nel merito delle contestazioni: «Ho confermato di aver chiesto nel marzo scorso ai burocrati di prolungare le corse veloci per le Egadi e le isole minori, perché mi sembrava assurdo che il 3 settembre già finissero », dice Crocetta. La contestazione nasce da un verbale della dirigente Dora Piazza che ha raccontato ai magistrati di aver trovato a Palazzo d' Orleans Morace e che in una stanza, chiusa con Crocetta, aveva ricevuto la richiesta di «implementare le corse » all' armatore trapanese.

Il governatore si è difeso: «Ho chiesto alla burocrazia di attivarsi con il sistema della compensazione per eventuali mancate corse fatte nel periodo estivo - dice - e forse questo non piaceva a Morace, perché ho scoperto adesso, dopo che mi è arrivato l' invito a comparire in questa indagine, che un articolo del contratto, che prevede la compensazione, in passato non è stato applicato.

Cioè, a quanto pare, in passato la Regione ha pagato vuoto per pieno anche le corse non fatte per maltempo o altri motivi. Io di fatto ho chiesto quindi l' applicazione del contratto: ho danneggiato Morace, non l' ho favorito».

E il bonifico per il suo movimento? «A marzo, quando ho fatto la riunione, non sapevo del bonifico di Morace - dice - l' ho saputo solo quando ho ricevuto l' invito a comparire».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Un monologo interrotto dalle lacrime: "Ho raccontato le difficoltà d essere gay a Gela" Forse oggi via il titolare delle Infrastrutture: "Non si è scusato per le parole sulla mia vita privata" GOVERNATORE Rosario Crocetta arriva al palazzo di giustizia accompagnato dall' avvocato Vincenzo Lo Re EX SOTTOSEGRETARIA Simona Vicari nei corridoi della procura: accanto a lei il suo difensore Enrico Sanseverino.

ANTONIO FRASCHILLA

Il presidente indagato per concorso in corruzione nello scandalo Morace

## Crocetta per quasi 4 ore dai pm «Ho risposto e chiarito tutto»

leone zingalesPalermo. Per quasi 4 ore negli uffici della Procura di Palermo. Tanto è durato l'interrogatorio del presidente della Regione, Rosario Crocetta, che è stato ascoltato dai pm che conducono l'inchiesta su presunti casi di corruzione e che, lo scorso maggio, è sfociata nell'operazione dei carabinieri "Mare Monstrum". Crocetta, indagato per concorso in corruzione, era accompagnato dal suo difensore, l'avvocato Vincenzo Lo Re. Il presidente ha controbattuto ad ogni singola contestazione che gli è stata mossa, tanto che alla fine dell'interrogatorio l'avvocato Lo Re ha osservato: «Abbiamo chiarito tutto e siamo soddisfatti».

«Mi è stato contestato - ha detto il presidente della Regione - di aver ricevuto 5 mila euro in cambio di una richiesta: dare più corse all'**armatore** Morace per i collegamenti di questa estate con le isole Egadi. Ho detto che a marzo ho chiesto all'assessorato alle Infrastrutture di incrementare le corse per le Egadi, il cui servizio termina in modo assurdo il 3 settembre, attraverso il sistema della compensazione con le corse non effettuate nel corso dell'estate. Ho scoperto adesso che l'assessorato in passato non ha chiesto questa compensazione ma ha pagato lo stesso le corse saltate. Insomma, io ho danneggiato in passato e ho chiesto di fatto di danneggiare ancora Morace, imponendogli di fare le corse che non aveva fatto. In realtà la mia condotta ha danneggiato Morace, altro che favorirlo. Sono altri quelli che hanno fatto favori all'**armatore**».

«Intanto - ha precisato Crocetta, riferendosi agli articoli di stampa su un suo presunto interessamento per motivi personali a un potenziamento dei collegamenti con le Eolie - voglio dire che al centro dell'indagine non ci sono vicende personali, vacanze a Filicudi o argomenti simili. Quello che mi si contesta è l'input che io ho fatto ai dirigenti dell'assessorato ai Trasporti di prorogare, oltre la scadenza, a settembre, i collegamenti con le Egadi». Secondo l'accusa Crocetta avrebbe fatto pressioni sui dirigenti per prorogare i servizi per favorire l'**armatore** Ettore Morace. In cambio avrebbe ricevuto un bonifico di 5 mila euro. Da qui l'accusa di corruzione. «Le cose sono diametralmente opposte - ha spiegato Crocetta - L'articolo del capitolato di appalto stabilisce che se determinate corse, per problemi meteorologici, non vengono effettuate, l'amministrazione, prima della scadenza del contratto, deve

## -segue

---

chiedere all' **armatore** di effettuarle. Se questo non avviene, e la Regione, cioè, non chiede il recupero, l' **armatore** comunque intasca i soldi».

«Quello che è accaduto - ha detto - è questo: a marzo del 2017 ho dato al dirigente l' input di prorogare le corse, a parità di risorse, attraverso il sistema del recupero. Nessun atto amministrativo, per un progetto che riguardava settembre prossimo, è ancora stato emesso». Ancora l' avvocato Lo Re: «Non ci è stato contestato nulla sul 2016, nemmeno quel presunto prolungamento del contratto per interessamento "personale" del presidente ma ci è stata contestata la promessa di dare più corse a Morace nel 2017 in cambio del bonifico da 5 mila euro. Ma abbiamo dimostrato che la promessa era soltanto il rispetto del contratto, che prevede la compensazione delle corse non fatte con altre corse da fare dopo la scadenza naturale, che era 3 settembre» Prima di Crocetta era stata ascoltata l' ex sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e ai trasporti, Simona Vicari, che era accompagnata dal suo legale, l' avvocato Enrico Sanseverino. L' ex sottosegretario ha consegnato ai magistrati che l' hanno indagata per concorso in corruzione, il Rolex che le era stato regalato lo scorso Natale dall' **armatore** Ettore Morace. Il legale ha anche consegnato una memoria difensiva.

«Vogliamo prendere le distanze - ha detto l' avvocato Sanseverino - da quello che abbiamo sempre considerato un dono, mentre per la Procura si tratta di un corpo di reato».

LEONE ZINGALES

EX SOTTOSEGRETARIO

## La Vicari consegna il Rolex ai pm

L'ex sottosegretario alle Infrastrutture, Simona Vicari, restituisce il Rolex che a Natale scorso le era stato regalato dall'armatore Ettore Morace. A consegnarlo ai Pm Dino Petralia, Luca Battinieri e Francesco Gualtieri è stata lei stessa, che ieri pomeriggio è stata convocata in Procura, a Palermo, per rispondere a un interrogatorio nella qualità di indagata con l'accusa di corruzione nell'inchiesta «Mare monstrum», sugli interessi che ruotano attorno al **trasporto marittimo** regionale.

L'esponente di Ap si è avvalsa della facoltà di non rispondere, ma ha dato il Rolex e il suo legale, l'avvocato Enrico Sanseverino, ha portato agli inquirenti una memoria in cui la difesa replica punto per punto alle accuse.