



Dai Porti:

Genova:

"...Crollo ponte Morandi..." (The Medi Telegraph, Ferpress, Il telegrafo, Messaggero Marittimo, Trapani Ok, Askanews, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Ansa,

Livorno:

"...AdSP Livorno ricapitalizzata Interporto Vespucci?..." (Messaggero Marittimo)

"...Euro—summit sui porti, sopralluogo di Ryckbost..." (Il Tirreno, Corriere Marittimo)

Palermo:

"...Monti, per salvare il Paese il problema non sono i fondi, è la burocrazia..." (Civonline)

Messina:

"...Il Piano regolatore del porto in ostaggio di un contenzioso..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Divieto di sbarcare quel diktat senza base giuridica..." (La Repubblica)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Crollo ponte, Onorato: «Genova ha superato la prova controesodo»

Genova - L'armatore di Moby e Tirrenia: «Dalla città eccezionale capacità di reazione».

Genova - «Il porto di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti». Lo afferma Achille Onorato, Ceo dell'omonimo gruppo armatoriale che controlla Moby e Tirrenia, che ha seguito ora per ora - si legge in una nota - il temuto controesodo di passeggeri su traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati sulle banchine genovesi in questi ultimi giorni. **«I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi - afferma Onorato - sono stati esorcizzati e annullati dall'eccezionale capacità di reazione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall'Autorità di Sistema Portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze».** Il Gruppo Onorato si prepara ora «con grande fiducia e all'insegna dello slogan `Genova. Siamo con te´» alla seconda grande prova, la ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti che «certo - afferma Onorato - impatterà in modo ancora più accentuato sul sistema porto e sulla viabilità, ma che, grazie anche alla eccezionale disponibilità e comunità di intenti dei terminalisti genovesi, sarà superata con successo».

Achille Onorato: con il controesodo Genova e il suo porto hanno vinto la prima sfida

(FERPRESS) – Genova, 23 AGO – “Il porto di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti”. A sottolinearlo è Achille Onorato, Ceo dell’omonimo gruppo armatoriale che controlla Moby e Tirrenia, e che ha seguito ora per ora, il temuto controesodo di passeggeri su traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati sulle banchine genovesi in questi ultimi giorni.

“I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi – afferma Onorato – sono stati esorcizzati e annullati dall’eccezionale capacità di reazione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall’Autorità di Sistema Portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze”.

È quindi con grande fiducia e all’insegna dello slogan “Genova. Siamo con te” che il gruppo Onorato si prepara anche per la seconda grande prova, quella ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti che “certo – afferma il Ceo del gruppo – impatterà in modo ancora più accentuato sul sistema porto e sulla viabilità, ma che, grazie anche alla eccezionale disponibilità e comunità di intenti dei terminalisti genovesi, sarà superata con successo”.

E proprio in questo momento così complesso il Gruppo Onorato, non solo rivolge un ringraziamento sentito a tutti, dalle Istituzioni agli operatori del porto, che non hanno ceduto terreno neppure per un secondo, ma ribadisce anche il suo impegno su Genova. “Noi ci siamo – conclude Achille Onorato – le nostre navi continueranno ad arrivare e partire da Genova e le nuove in costruzione avranno Genova come base operativa. La città e il suo porto lo meritano e la tragedia del ponte deve esprimere un doppio monito. Da un lato: non dimenticare mai. Dall’altro, comprendere che questa città e il suo porto devono rapidamente disporre delle nuove infrastrutture (Terzo valico, Gronda autostradale oltre che il nuovo ponte sul Polcevera) perché sono chiamati non a difendere l’esistente ma ad esprimere un ruolo essenziale di crescita per l’intera economia del Paese”.

LA PRIMA SFIDA

Onorato «Superata la prova del controesodo»

«IL PORTO di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti». A sottolinearlo è Achille Onorato, Ceo dell'omonimo gruppo armatoriale che controlla Moby e Tirrenia, e che ha seguito ora per ora, il temuto controesodo di passeggeri su traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati sulle banchine genovesi in questi ultimi giorni. «I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi – afferma Onorato – sono stati esorcizzati e annullati dall'eccezionale capacità di reazione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall'Autorità di Sistema Portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze». E quindi con grande fiducia e all'insegna dello slogan "Genova. Siamo con te" che il gruppo Onorato si prepara anche per la seconda grande prova, quella ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti. Il Gruppo Onorato non solo rivolge un ringraziamento sentito a tutti, dalle Istituzioni agli operatori del porto, che non hanno ceduto terreno neppure per un secondo, ma ribadisce anche il suo impegno su Genova. «Noi ci siamo – conclude Achille Onorato – le nostre navi continueranno ad arrivare e partire da Genova. La città e il suo porto lo meritano e la tragedia del ponte deve esprimere un doppio monito. Da un lato, non dimenticare mai. Dall'altro, comprendere che questa città e il suo porto devono rapidamente disporre delle nuove infrastrutture».

Onorato: Genova ha vinto la prima sfida

Superata la prova del controesodo dei passeggeri

GENOVA – “Il porto di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti”. A sottolinearlo è Achille Onorato, Ceo dell’omonimo gruppo armatoriale che controlla Moby e Tirrenia, e che ha seguito ora per ora, il temuto controesodo di passeggeri su traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati sulle banchine genovesi in questi ultimi giorni.

“I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del ponte Morandi – afferma Onorato – sono stati esorcizzati e annullati dall’eccezionale capacità di reazione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall’Autorità di Sistema portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze”.

È quindi con grande fiducia e all’insegna dello slogan “Genova. Siamo con te” che il gruppo Onorato si prepara anche per la seconda grande prova, quella ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti che “certo – afferma il Ceo del gruppo – impatterà in modo ancora più accentuato sul sistema porto e sulla viabilità, ma che, grazie anche alla eccezionale disponibilità e comunità di intenti dei terminalisti genovesi, sarà superata con successo”.

E proprio in questo momento così complesso il Gruppo Onorato, non solo rivolge un ringraziamento sentito a tutti, dalle Istituzioni agli operatori del porto, che non hanno ceduto terreno neppure per un secondo, ma ribadisce anche il suo impegno su Genova.

“Noi ci siamo – conclude Achille Onorato – le nostre navi continueranno ad arrivare e partire da Genova e le nuove in costruzione avranno Genova come base operativa. La città e il suo porto lo meritano e la tragedia del ponte deve esprimere un doppio monito. Da un lato: non dimenticare mai. Dall’altro, comprendere che questa città e il suo porto devono rapidamente disporre delle nuove infrastrutture (Terzo valico, Gronda autostradale oltre che il nuovo ponte sul Polcevera) perché sono chiamati non a difendere l’esistente ma ad esprimere un ruolo essenziale di crescita per l’intera economia del Paese”.

Economia

Achille Onorato: con il controesodo Genova e il suo porto hanno vinto la prima sfida

"Il porto di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti". A sottolinearlo è Achille Onorato, Ceo dell'omonimo gruppo armatoriale che controlla Moby e Tirrenia, e che ha seguito ora per ora, il temuto controesodo di passeggeri su traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati sulle banchine genovesi in questi ultimi giorni. "I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi - afferma Onorato - sono stati esorcizzati e annullati dall'eccezionale capacità di reazione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall'Autorità di Sistema Portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze". È quindi con grande fiducia e all'insegna dello slogan "Genova. Siamo con te" che il gruppo Onorato si prepara anche per la seconda grande prova, quella ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti che "certo - afferma il Ceo del gruppo - impatterà in modo ancora più accentuato sul sistema porto e sulla viabilità, ma che, grazie anche alla eccezionale disponibilità e comunità di intenti dei terminalisti genovesi, sarà superata con successo". E proprio in questo momento così complesso il Gruppo Onorato, non solo rivolge un ringraziamento sentito a tutti, dalle Istituzioni agli operatori del porto, che non hanno ceduto terreno neppure per un secondo, ma ribadisce anche il suo impegno su Genova. "Noi ci siamo - conclude Achille Onorato - le nostre navi continueranno ad arrivare e partire da Genova e le nuove in costruzione avranno Genova come base operativa. La città e il suo porto lo meritano e la tragedia del ponte deve esprimere un doppio monito. Da un lato: non dimenticare mai. Dall'altro, comprendere che questa città e il suo porto devono rapidamente disporre delle nuove infrastrutture (Terzo valico, Gronda autostradale oltre che il nuovo ponte sul Polcevera) perché sono chiamati non a difendere l'esistente ma ad esprimere un ruolo essenziale di crescita per l'intera economia del Paese" Genova, 23 agosto 2018.

Onorato: con controesodo porto di Genova ha vinto sua prima sfida

Ma ora fare Terzo valico, Gronda oltre che il nuovo ponte

Milano, 23 ago. (askanews) - "Il porto di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti". A sottolinearlo è Achille Onorato, Ceo dell'omonimo gruppo armatoriale che controlla Moby e Tirrenia, riferendosi al temuto controesodo di passeggeri su traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati sulle banchine genovesi in questi ultimi giorni. "I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi - afferma - sono stati esorcizzati e annullati dall'eccezionale capacità di reazione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall'Autorità di Sistema Portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze". E' quindi con grande fiducia e all'insegna dello slogan "Genova. Siamo con te" che il gruppo Onorato si prepara anche per la seconda grande prova, quella ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti che "certo - afferma il Ceo del gruppo - impatterà in modo ancora più accentuato sul sistema porto e sulla viabilità, ma che, grazie anche alla eccezionale disponibilità e comunità di intenti dei terminalisti genovesi, sarà superata con successo". "Noi ci siamo - conclude Onorato - le nostre navi continueranno ad arrivare e partire da Genova e le nuove in costruzione avranno Genova come base operativa. La città e il suo porto lo meritano e la tragedia del ponte deve esprimere un doppio monito. Da un lato: non dimenticare mai. Dall'altro, comprendere che questa città e il suo porto devono rapidamente disporre delle nuove infrastrutture (Terzo valico, Gronda autostradale oltre che il nuovo ponte sul Polcevera) perché sono chiamati non a difendere l'esistente ma ad esprimere un ruolo essenziale di crescita per l'intera economia del Paese".

Il Secolo XIX

Anche Ansaldo Energia si dice pronta a fornire il proprio contributo. Possibile un' alleanza con Cimolai, azienda leader nel settore

La sfida di Fincantieri per il nuovo viadotto Cdp pronta a mediare

Simone Gallotti /GENOVA Il nuovo ponte sarebbe un' opera complessa «ma se facciamo le navi, possiamo fare tutto». Giuseppe Bono, numero uno di Fincantieri guarda verso quel moncherino del Ponte Morandi che ancora attraversa lo stabilimento di Ansaldo Energia e racconta cosa può fare il gruppo navalmecanico per Genova: «Abbiamo comprato una società che realizza infrastrutture (la Cordioli di Verona ora Fincantieri Infrastructure, ndr) e siamo pronti a costruire il nuovo ponte. Però è necessario che qualcuno ci chiami». Bono conferma quindi il progetto, anticipato dal Secolo XIX, che vede alleate il gruppo della cantieristica navale e Ansaldo Energia, sotto l' egida di Cassa Depositi e Prestiti, per la costruzione del ponte destinato a sostituire il viadotto Morandi. «Ad oggi non siamo stati interpellati - spiega ancora Bono - Ma siamo a disposizione per dare tutto il supporto che viene richiesto.

Abbiamo idee che possono aiutare a risolvere i problemi della mobilità della città».

Fincantieri è pronta ed è convinta di avere anche le competenze («Stiamo già realizzando un ponte in Belgio» dice ancora Bono), ma il pallino è in mano ad Autostrade tanto che «a legislazione vigente sono loro a decidere»

come spiega il governatore Giovanni Toti: «Autostrade ha la titolarità e la responsabilità dei lavori di ricostruzione, ma da un punto di vista politico auspico che prenda in considerazione la disponibilità di un colosso come Cdp data la qualità e quantità di tecnologia delle aziende che ci sono dentro». Fabrizio Palermo, ad di Cassa Depositi e Prestiti, ieri a Genova ha visitato prima lo stabilimento di Ansaldo Energia (di cui è azionista) e poi ha presentato a Regione e Comune le iniziative «di sostegno finanziario per infrastrutture e imprese» a cominciare dai 40 alloggi per gli sfollati che la Cassa ha messo a disposizione ed entro 15 giorni sarà anche firmato un protocollo d' intesa con tutti gli interventi che possono essere messi in campo rapidamente. Anche Giuseppe Zampini è della partita: «Siamo disponibili fornire le nostre competenze» per il progetto del nuovo ponte.

IL PIANO DI AUTOSTRADE La costruzione del nuovo viadotto è nelle mani di Autostrade, concessionario di quel tratto. La società si è sempre detta disponibile alla realizzazione della nuova

-segue

arteria stradale ed ha anche garantito tempi brevissimi: otto mesi per un nuovo ponte in acciaio. Significa che ci sono già stati contatti ed è stato definito un percorso che coinvolgerebbe sia Pavimental che Spea, le due società del gruppo Atlantia che si occupano rispettivamente di manutenzione di infrastrutture e ingegneria. L'opera di costruzione del nuovo viadotto è però troppo complessa ed è verosimile che Autostrade decida di appoggiarsi ad un'azienda in grado di realizzare il nuovo ponte e con esperienza in grandi opere.

Cimolai è tra i principali operatori nel mondo e due fonti spiegano che il gruppo sarebbe in pole nella corsa a chi realizzerà la nuova infrastruttura. Cimolai è un colosso mondiale: ha realizzato le paratie del nuovo Canale di Panama e parti del Mo se. Realizza strade e ponti in tutto il mondo. Il prossimo potrebbe essere quello di Genova. Magari in alleanza con Cdp e Fincantieri: l'opera è ciclopica e ci sarà bisogno di tutti, come ha spiegato Toti.

I COSTI DI ANSALDO ENERGIA Zampini ieri ha mostrato i capannoni dell'azienda ai suoi "ospiti" e ha spiegato come intende affrontare un'emergenza che «costa 800 mila euro al mese». Il crollo del ponte limita l'operatività: «Non ci sarà cassa integrazione, utilizzeremo al meglio tutte le forze lavoro - ha detto l'ad di Ansaldo Energia - Piuttosto le metteremo a disposizione della città e delle altre aziende». Il lavoro è slittato di una settimana per 750 su 2600 dipendenti e «lo spostamento della mensa, ad esempio, costa 20 mila euro al giorno».

Prima o poi il conto delle aziende genovesi dovrà essere saldato.

-

LE CIFRE IN GIOCO

33,5 milioni Le prime risorse del governo
Quelle stanziare dal governo per i primi
interventi dopo il crollo del ponte Morandi. Ai 5
milioni per le prime emergenze se ne sono
aggiunti 28,5 per gli interventi urgenti per
viabilità alternativa, potenziamento del sistema
dei trasporti e sistemazioni abitative per gli
sfollati 500 milioni L' impegno di Autostrade La
cifra che Aspi preventiva di spendere tra
ricostruzione del ponte e delle case
danneggiate, aiuti alle famiglie e interventi
sulla viabilità 6 miliardi La spesa in
manutenzione Le risorse che i gestori
autostradali hanno destinato dal 2008 al 2016
alla manutenzione ordinaria. Gli investimenti
sono stati 15 miliardi 10 miliardi Giro d' affari
del porto di Genova È il giro d' affari del porto
di Genova, che movimentata ogni anno 2 milioni
di container e 69 milioni di tonnellate di merce.
In tutto conta 36mila addetti (dipendenti diretti)
che salgono a 50mila se si calcola anche l'
indotto.

Cdp regista della ricostruzione

Sarà il braccio operativo del governo e Fincantieri si candida per il progetto del nuovo ponte

MASSIMO WINELLA, GENOVA
LUCA PAGNI, MILANO

Per l'ingresso nell'azionariato di Autostrade per l'Italia bisognerà attendere. Prima è necessario capire se e come – nonostante le diverse opinioni nella maggioranza di governo – l'operazione possa avere un futuro. Ma, per tutto il resto, non c'è dubbio che la Cassa depositi e prestiti giocherà un ruolo di primo piano per la ricostruzione del ponte Morandi, il ripristino della viabilità, la ricostruzione del quartiere colpito dal crollo del viadotto, e più in generale, per risanare le ferite di Genova. Cdp, la società controllata dal Tesoro che gestisce i 250 miliardi di risparmio postale degli italiani, sarà il braccio operativo, ma anche il regista per conto di Palazzo Chigi, degli interventi per le infrastrutture. E lo farà spiegando tutto il suo peso economico: che non sarà solo quello di mettere a disposizione immobili in gestione e mutui agevolati per le imprese e gli enti locali, le sue attività tipiche. Ma chiamando a collaborare anche le società a controllo pubblico di cui è azionista di riferimento: quelle che hanno sede a Ge-

nova *in primis*, come Ansaldo e Fincantieri, ma anche i colossi dell'energia come Snam, Terna e Saipem. Alle quali verrà chiesto, più che collaborazione economica, di mettere a disposizione tecnici e competenze, una volta che sarà chiaro il quadro degli interventi. La conferma è arrivata dal presidente della Liguria, Giovanni Toti, cui è stato assegnato il ruolo di commissario straordinario. «Autostrade ha la titolarità e la responsabilità dei lavori di ricostruzione – ha detto – ma da un punto di vista politico, auspico che prenda in considerazione la disponibilità di un colosso come Cdp, data la qualità e quantità di tecnologia delle aziende che ci sono dentro». Non è stato un caso se, ieri, l'amministratore delegato di Cdp, Fabrizio Palerno, nel suo sopralluogo genovese sia partito proprio dalla sede di Ansaldo Energia, che si trova proprio sotto il moncone del ponte Morandi. E qui ha incassato la disponibilità del capo azienda Giuseppe Zampini: Ansaldo ha già fatto uscire dalla sua fabbrica, nella notte fra sabato e domenica passando sotto il ponte, una megaturbina diretta al vicino stabilimento di Cornigliano. «Non solo un'esigenza operati-

va, ma anche un gesto simbolico – spiega l'ad Zampini – Noi ci siamo, non ci fermiamo: vogliamo risolvere i nostri problemi, ma metterci anche a disposizione della città. Facciamo centrali elettriche nel deserto, possiamo fare molto anche per Genova». Ancor più esplicito l'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, che in città opera attraverso il suo storico cantiere di Sestri Ponente. Il gruppo leader al mondo nella costruzione navale di unità da crociera da circa un anno è entrato nel segmento delle infrastrutture, facendo convergere le proprie competenze nella nuova sede di Verona, specializzata nella carpenteria pesante, e sta per concludere l'acquisto della Cordioli di Valeggio, anch'essa attiva nello stesso settore. E se il tema è quello della carpenteria pesante, allora si può anche ambire a costruire non solo navi, ma anche ponti. «Se vogliono, la rifacciamo noi il cavalcavia Morandi: in Belgio stiamo costruendo quattro ponti – si è candidato Bono – e anche se finora nessuno ci ha chiesto qualcosa. Ma nel caso, noi siamo pronti». C'è da capire ancora che ruolo potranno avere Saipem, Terna e Snam: ma così stando le cose non mancherà il modo.

ENTREPRENEUR • 11

PORTO DI GENOVA

Costi aggiuntivi, spedizionieri pronti a chiedere i danni

GENOVA

Gli spedizionieri genovesi sono pronti a chiedere risarcimenti economici per i danni causati dal crollo di Ponte Morandi. Perdite subite da un totale di 330 imprese che operano nel porto di Genova e danno lavoro a più di ottomila occupati. «Ci muoveremo sicuramente in questa direzione», dice il direttore generale di Spedipor, Giampaolo Botta.

L'associazione che rappresenta in città la categoria degli spedizionieri, ieri, ha convocato a Palazzo San Giorgio i propri associati. Nel corso dell'incontro che si è tenuto nella se-

de dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, è stata illustrata la nuova viabilità per i Tir che devono accedere ai terminal genovesi. Sono state inoltre accolte le richieste delle singole imprese, la maggior parte delle quali è preoccupata per i ritardi che potrebbero verificarsi nella circolazione delle merci dopo il crollo del Morandi.

«Sono giorni difficili. Stiamo cercando di mettere in piedi una macchina organizzativa tale da evitare troppi problemi per gli operatori portuali ma è inevitabile che ci saranno di disagi e perdite per le imprese», dice Alessandro

Pitto, presidente di Spedipor. La prima stima dei costi aggiuntivi che invece graveranno sulle imprese dell'autotrasporto che operano a Genova - fatta dall'associazione Trasportounito - parla di sei milioni di euro al mese, fra chilometri in più, attese, velocità commerciale ridotta e il minor numero di consegne che si potranno effettuare in un giorno. «Una cifra che potrebbe risultare più elevata - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - e assume un peso anche a livello nazionale, considerando che sono coinvolte almeno 400 imprese e circa 2.000 autisti». Gli interventi d'emergenza programmati per le infrastrutture potrebbero però ridurre gli extra-costi. «L'apertura della nuova strada a mare nelle aree Ilva e demaniali, la nuova viabilità di lungomare Canepa e le modalità riviste di accesso al nodo autostradale dovrebbero contenere l'impatto operativo ed economico» aggiunge Tagnochetti. —

M.D.A.

L'INTERVENTO

GIORGIO CAROZZI

IN TRE ANNI TUTTE LE OPERE PER RILANCIARE LA CITTÀ

Realizzare in almeno tre anni tutte le opere e le infrastrutture di cui Genova e il suo porto dovrebbero già disporre da trenta. È un anno zero bagnato di sangue e di disperazione. Una lotta contro il tempo. Ma anche, se si coglierà, un momento di svolta epocale.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

L'INTERVENTO

GIORGIO CAROZZI

In tre anni tutte le nuove opere per risarcire noi sopravvissuti

Realizzare in almeno tre anni tutte le opere e le infrastrutture di cui Genova e il suo porto dovrebbero già disporre da trenta. È un anno zero bagnato di sangue e di disperazione. Una lotta contro il tempo. Ma anche, se si coglierà, un momento di svolta epocale. Resistere sul mercato per restare competitivi, tamponare il marketing già lanciato da francesi, spagnoli e olandesi e respingere gli assalti sottraccia di avvoltoi e sciacalli è l'obiettivo immediato. Il futuro di un approdo al servizio del mondo dello shipping e non solo, lo deve modellare il Commissario, cui non possono mancare poteri speciali e ingenti fondi a disposizione. Si direbbe che il destino abbia inteso punire atrocemente le nostre fragilità. Consideriamoci come i so-

pravvissuti a un bombardamento che per non morire sono costretti a ricostruire.

Se l'emergenza è globale, la risposta non può che rivelarsi pari alle esigenze del sistema logistico su cui oggi si reggono e alimentano business e rapporti commerciali su scala internazionale. Spazzare via l'ideologia del sottosviluppo urbano ed economico è un dovere. Impedire l'eutanasia della maggiore città marinara italiana un obbligo. Nessuna compartecipazione al declino. È il momento di combattere, battere i pugni e incassare quanto dovuto da decenni. Non solo il rifacimento del Ponte Morandi, non solo l'Terzo valico e Gronda o circonvallazione. Non solo bonus per sconto sulle tariffe ferroviarie e marebonus europeo. Genova pretende e merita provvedimenti speciali da parte di una politica che può

ancora, con pragmatismo, sottrarsi alle paludi del fanatismo e pianificare modernizzazione e sviluppo.

Se il Morandi è il tragico simbolo di un fallimento, la Zona Franca con le sue agevolazioni fiscali ed economiche può finalmente trasformarsi (a costo zero) in calamita formidabile per consolidare i traffici di oggi e strapparne nuovi al Nord Europa. Per moltiplicare produzione e profitti, attraverso la concatenazione con la logistica integrata, il Terzo valico e la Gronda, la manipolazione del container, la distribuzione, la consegna e i centri direzionali insediati a Genova. E poi, per aiutare le Ferrovie a ripulirsi almeno un po' la coscienza annebbiata da infinite disattenzioni e scarsissima attenzione, è determinante che il Commissario convinca l'azienda a rilanciare e inve-

-segue

stire in tempo reale sul progetto del retroporto di Alessandria, con treni navetta finanziati dal governo. Il minimo indispensabile per evitare la valanga di tir su Genova.

Ma ci sono anche meccanismi consociativi da scardinare, per impedire che alla fine la burocrazia inchiodi e paralizzi i tentativi di ricostruzione. Invece di pretendere il potenziamento dei controlli durante la costruzione delle opere, la politica al ribasso si è inventata l'Anac che, conti alla mano, ha distrutto tutto con competenze mediocri e con il risultato che non si fa più nulla. Non abbiamo preso direttamente sul mercato i

migliori ingegneri, abbiamo esteso le gare sino alla follia. Come se il tunnel del Gottardo fosse stato realizzato a seguito di bando di gara sul codice degli appalti.... Già, il Codice. Con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la politica del non fare. Al Commissario non può essere negato il conferimento di un potere speciale, in deroga totale dal Codice degli Appalti. Se atroce segnale doveva essere, lo colgano i protagonisti. Dimostrando di essere veri. —

© BY FINE ALDINONTIPREPIA

”Non rinunceremo neppure ad un chilo di merce”

Botta (Sediporto), il crollo ha colpito Genova, la Liguria e l'Italia intera

GENOVA – “Il tragico crollo del ponte Morandi non riguarda solo Genova o la Liguria, non colpisce soltanto i trasporti e la logistica, di cui qualcuno ancora sottovaluta l'importanza ritenendola un fenomeno secondario al traffico delle merci e alla produzione industriale, ma, più o meno direttamente, la rovina di quella vitale struttura ha colpito l'Italia intera. La situazione determinatasi alla vigilia di Ferragosto impone decisioni rapide e sollecite a cui far seguire interventi immediati ed è assolutamente apprezzabile il fatto che il governo ci abbia riconosciuto lo stato emergenza per dodici mesi”.

Parole del dottor Gian Paolo Botta, dal Dicembre 2010 direttore generale di Spediporto, l'associazione fra gli spedizionieri genovesi che riunisce 586 aziende con quasi tredicimila persone occupate e circa tre miliardi di fatturato annuo. A Spediporto aderiscono oltre il 90% delle imprese di spedizioni marittime, terrestri e aeree della Liguria e rappresenta più del 20% di quelle nazionali.

“La comunità marittima e portuale al completo – spiega Botta – insieme al Comune, all'Autorità di Sistema, alla Regione e a tutte le istituzioni, sta lavorando sodo e nella massima coesione per superare le serie difficoltà provocate dall'infuato collasso del viadotto sul Polcevera nell'intento di trovare al più presto soluzioni idonee ad assicurare al movimento portuale la necessaria fluidità di scorrimento facendo anche l'impossibile per evitare al massimo che il traffico pesante connesso con le attività dello scalo marittimo possa interferire in modo insostenibile con la normale vita cittadina.

Non si tratta semplicemente di un messaggio di maniera da far passare in questi giorni per rassicurare l'utenza sulla capacità dei Genovesi di parare il colpo di un evento eccezionale, ma di un vero e proprio imperativo categorico a cui il venir meno è semplicemente inconcepibile.

Noi operatori siamo abituati a batterci con le maniche rimboccate e supereremo anche questa. Dallo Stato, più che un sostegno di circostanza, pretendiamo chiarezza e tempi certi, ricordando che Genova è da sempre la porta commerciale d'Italia e che, proprio per il bene e per il buon nome dell'Italia, deve essere messa nelle condizioni di svolgere al meglio questa sua storica e indefettibile funzione continuando a mantenere inalterata la qualità, l'efficienza e la competitività dei suoi servizi”.

Dottor Botta, al di là di quanto si scrive e si dice da più parti in questi giorni, Lei crede davvero in un ripristino della normalità entro il 2019?

“Non mi viene neppure lontanamente da pensare il contrario. I tempi di cui si parla mi sembrano già un'eternità e devono rimanere assolutamente improcrastinabili. Occorrerà, se mai, darsi da fare per accorciarli in più possibile; qui non si tratta semplicemente di ricostruire una struttura, oltre la credibilità del Paese sono in gioco l'occupazione e l'economia di un territorio. Il mondo corre, non si cura di chi rimane indietro e le merci non aspettano di certo i tempi della burocrazia”.

Fra le diverse ipotesi al vaglio in questi giorni, ce n'è già qualcuna concreta e definita?

“Come non dubitavamo che sarebbe stato, l'Ilva ha dato piena disponibilità all'adattamento della viabilità interna allo stabilimento, la così detta “strada del papa” in modo da consentire il collegamento diretto fra Levante e Ponente; con tale soluzione, che potrà essere attuata in non più di un paio di settimane, sarà, fra l'altro, possibile far circolare i contenitori fra il Vte e Sampierdarena senza interferire, se non per quel minimo indispensabilmente inevitabile, con l'ordinaria viabilità urbana. Fra le diverse ipotesi, abbiamo esaminato anche quella della lunga deviazione attraverso i tronchi vicinali delle autostrade A7 e A 26.

-segue

E' indispensabile che l'intera comunità portuale – del cui senso di responsabilità non ho alcun motivo di dubitare – entri nell'ordine di idee che il porto non può subire contraccolpi, ma deve proseguire senza esitazioni sulla strada della crescita, per questo sarà necessaria la collaborazione di tutte – proprio tutte – le categorie per lavorare, all'occorrenza, nell'intero arco delle ventiquattr'ore adeguando gli orari anche alle esigenze degli utenti e della clientela più lontana e più esigente”.

I programmi e i piani industriali che avevate predisposto per il 2019 dovranno subire ritardi o stasi in seguito alla mancanza del famigerato ponte?

“Neanche pensarlo!! Non soltanto noi, come settore delle spedizioni, ma tutta l'imprenditoria marittima e portuale genovese è tutt'affatto determinata a non voler rinunciare neppure ad un chilogrammo di merce. Il nostro scalo marittimo è solido ed è in fase crescente, è nostro fermo impegno mantenerlo in ottima salute. Siamo allenati da secoli a tener duro e ad animarci e sostenerci non sarà solo la nostra incrollabile determinazione, ma l'esperienza e la competenza professionale che ci caratterizza da sempre e che il mondo ci riconosce”.

Lei crede davvero che il viadotto sarà ricostruito in otto mesi?

“Questa domanda va posta ad Autostrade o a chi, eventualmente, le subentrerà, ma va da sé che la risposta non può né deve essere altro che affermativa. Guai, guai seri, se così non dovesse essere. Non è solo la Liguria ad essere tagliata in due, ma una bella porzione dell'Italia centrosettentrionale, noi, comunità portuale, resisteremo e lotteremo come sappiamo fare, non lavorando per salvare il salvabile, ma per progredire e conquistare nuovi traffici e nuove opportunità di crescita. Il colpo che Genova ha subito, non solo deve essere superato ad ogni costo, ma dovrà esserlo il più rapidamente possibile. Noi Liguri ne saremo e ce ne sentiamo capaci, non deluderemo il resto dell'Italia e chi da fiducia, ma lo Stato dovrà fare tutto quel che deve”.

Crollo ponte: Toti, il volume del porto non si è ridotto

Parlato con compagnie armatoriali di Genova, nessuno ha intenzione di ridurre il volume di traffico

(ANSA) - GENOVA, 22 AGO - "Riguardo alla situazione di salute del porto di Genova e a eventuali disdette ho parlato con tutte le compagnie armatoriali di Genova, Mcs, Carnival. Nessuno ha intenzione di ridurre il volume di traffico". Lo ha detto il governatore della Liguria, Giovanni Toti, commissario straordinario per l'emergenza per il crollo di Ponte Morandi. (ANSA).

Genova, Spediporto al lavoro per recuperare la normalità

Genova - L'obiettivo dichiarato è che «il porto di Genova non perda neppure un chilo di merce».

Genova - L'obiettivo dichiarato è che «il porto di Genova non perda neppure un chilo di merce». Per questo servono gli interventi più imponenti per nuove infrastrutture, ma anche lavorare sull'organizzazione, meno appariscente, che consente però di mantenere l'operatività anche dopo **il crollo di ponte Morandi**. «Il problema è approntare una logistica adeguata alla movimentazione dei mezzi pesanti che gravitano attorno al porto» dice **Alessandro Pitto, presidente di Spediporto**, l'associazione degli spedizionieri genovesi che oggi ha chiamato a raccolta gli associati per illustrare gli interventi sul tavolo, compreso il piano messo a punto dalla categoria, da far partire subito, aspettando il ripristino della linea ferroviaria del Campasso, bloccata dal crollo del ponte e l'apertura della strada interna all'Ilva per i tir. «Dal 15 agosto è cambiato il mondo per il porto - dice il direttore di Spediporto Gianpaolo Botta -: il primo problema, posto da tutti, è dare continuità operativa».

Il piano dell'associazione, uno dei protagonisti che fanno muovere le merci, è già partito. Da domani Spediporto, farà da polo di raccolta per i documenti che ogni giorno le aziende inviano fra **i poli portuali di Pra' e Sampierdarena** facendo fare la spola più volte al giorno ai propri addetti per un totale di 3.000 viaggi, e li consegnerà tutti insieme tre volte al giorno. «Oltre 40 aziende ci hanno affidato il trasferimento della documentazione - spiega Botta - significa eliminare già 5-600 viaggi al giorno». Inoltre Spediporto ha già potenziato l'ufficio a Pra' con altri computer e stampanti a disposizione di tutte le aziende. In vista ci sono poi provvedimenti per evitare la circolazione di tir **con container vuoti fra Pra' e Sampierdarena**. Tutti i protagonisti dello shipping, privati e pubblici, stanno dialogando per non far perdere efficienza e clienti al porto, prima industria di Genova e dall'altra parte non intasare la città.

-segue

Fra i provvedimenti previsti c'è l'apertura di un nuovo varco portuale a Ponente, San Benigno 2, e al vaglio ci sono l'estensione dell'orario operativo e l'organizzazione di shuttle per trasferire i container, pieni e vuoti, nelle aree retroportuali. «Abbiamo chiesto di individuare misure valide non solo per l'emergenza, ma che siano l'occasione di un miglioramento» sottolinea Pitto. Una legge speciale per il porto? «Sì, servono strumenti speciali, ma non parliamo di danni. Di danni si parla quando non c'è più niente da fare, non abbiamo bisogno di risarcimenti. Abbiamo preso una bastonata ma questo porto si riprende, per noi è importante lavorare, **con un porto che funzioni**» dice Botta.

AdSp Livorno ricapitalizza Interporto Vespucci? Non è detto

Per il ministero dei Trasporti è una questione complessa e ha chiesto tempo

LIVORNO – “Siamo stati i primi a sottoscrivere l'aumento di capitale e abbiamo collaborato perché fosse presentato, nella scorsa assemblea, un piano industriale ambizioso che facesse dell'Interporto un operatore logistico efficiente. È chiaro che per raggiungere questo obiettivo servono due cose: l'ampliamento della cinta doganale e lo scavalco ferroviario della Tirrenica”

Proprio così si esprimeva, nell'Ottobre di cinque anni fa, l'allora presidente dell'Autorità portuale livornese, **Giuliano Gallanti** **Laurenti** – dichiarava Gallanti – è disposta a sottoscrivere un ulteriore aumento di capitale a favore dell'Interporto Vespucci. Siamo pronti a mettere sul piatto altri 500mila euro, che impiegheremo nel caso in cui qualcuno dei soci non fosse in grado di aumentare la propria quota di partecipazione”

Un Moloch, quello del centro intermodale, poi Interporto e poi ancora retroporto di Guasticce che, dalla metà degli anni settanta, non ha praticamente mai smesso di ingoiare denaro pubblico e che oggi con “il governo del cambiamento” potrebbe rischiare di vedersi venir meno le bocciate di ossigeno su cui era stato abituato a fare assegnamento mercè anche e sopra tutto il forte interessamento della regione Toscana, azionista al 23,55%.

-segue

Nel corso degli anni alcuni enti pubblici, come il comune di Lucca, si erano disimpegnati dalla partecipazione e oggi, a mettere in forse, se non addirittura ad elidere la ricapitalizzazione erogata dall'AdSp di Livorno, azionista per il 9,5% potrebbe essere lo stesso ministero delle Infrastrutture e Trasporti che, alla comunicazione del programma di erogazione proposto dall'Authority di Sistema, anziché con la consueta nota di assenso, avrebbe interlocutoriamente risposto manifestando l'intento di approfondire la questione

Il segretario generale dell'AdSp, Massimo Provinciali, nella veste di vice presidente dell'Interporto Vespucci, interpellato in proposito, si sarebbe detto certo del buon esito della pratica – approvata dal comitato di gestione – per il semplice fatto che il Mit, fino ad oggi, mai ha fatto mancare la propria approvazione che, dunque, niente dovrebbe essere cambiato.

Dipende dall'importanza che si attribuisce a certi cambiamenti e può darsi che il dottor Provinciali reputi un fatto del tutto trascurabile che al ministero non sieda più un esponente dello stesso partito che governa la Regione e... non solo.

Uno dei principi della filosofia è che il "si è sempre fatto così" non garantisce che il consueto "così" debba essere per forza "cosa buona e giusta".

A MAGGIO LA SUPER-CONFERENZA

Euro-summit sui porti, sopralluogo di Ryckbost

LIVORNO

A maggio del prossimo anno Livorno sarà la capitale della portualità europea, visto che ospiterà la conferenza annuale di Espo, l'organizzazione che raggruppa le istituzioni portuali a livello continentale. In vista di quell'appuntamento è arrivata a Livorno la segretaria generale dell'European Sea Ports Organisation (Espo), Isabelle Ryckbost per quella che a Palazzo

Rosciano, sede dell'Autorità livornese, hanno definito «una prima visita per cominciare a prendere contatto con la realtà locale e passare al vaglio tutte le location» dell'assise che è in agenda tra il 22 e il 24 maggio.

Ryckbost ha incontrato a Palazzo Rosciano il presidente Stefano Corsini, il segretario generale Massimo Provinciali e il dirigente promozione e comunicazione dell'ente, Gabriele Gargiu-

lo.

«Crediamo che Livorno sia la location perfetta per la prossima edizione dell'Espo Conference», ha dichiarato la Ryckbost a margine dell'incontro – siamo convinti che l'Autorità di Sistema farà tutto il possibile per rendere questo evento indimenticabile».

«È il primo faccia a faccia informale – afferma una nota dell'istituzione portuale – dopo che Espo, ad aprile scorso, aveva comunicato ai vertici della Port Authority di aver scelto Livorno per ospitare uno degli eventi più attesi e importanti dell'anno, cui guardano con interesse esperti di trasporto marittimo e logistica e operatori di calibro internazionale». —

Corriere Marittimo

Conferenza ESPO 2019 Livorno: A palazzo Rosciano l'incontro con l'Organizzazione europea

ESPO 2019 (European Sea Ports Organisation) dal 22 al 24 maggio a Livorno: Primi incontri organizzativi e sopralluogo dell'Organizzazione nella città dei quattro Mori.

LIVORNO - Per il 2019 la **Conferenza annuale ESPO (European Sea Ports Organisation)** si terrà a Livorno tra il 22 e il 24 maggio. Si tratta di uno degli eventi più attesi e importanti dell'anno nell'ambito della portualità europea, a cui guardano con interesse esperti di shipping, di logistica e operatori di calibro internazionale. La decisione da parte dell'ESPO di sfar svolgere a Livorno l'importante manifestazione, risale all'aprile scorso. Ieri sono iniziati pertanto i primi incontri con la segretaria generale dell'Organizzazione con la visita di **Isabelle Ryckbost**, rappresentante ESPO, a Palazzo Rosciano con **Stefano Corsini**, presidente dell'**Authority portuale**, e lo staff dirigenziale dell'ente erano presenti: il **segretario generale Massimo Provinciali** e il **dirigente promozione e comunicazione, Gabriele Gargiulo**, al fine di valutare tutte le location nelle quali potrebbe svolgersi la conferenza.

Durante l'incontro la **Ryckbost ha dichiarato** -«*Crediamo che Livorno sia la location perfetta per la prossima edizione dell'Espo Conference, siamo convinti che l'Autorità di Sistema farà tutto il possibile per rendere questo evento indimenticabile*».

Pasqualino Monti: “Per salvare il Paese il problema non sono i fondi, è la burocrazia”

“Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l'unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l'efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti?...Quante opere concluse abbiamo visto?”

Sul caso del ponte Morandi, ma anche sulla incapacità ormai cronica dell'Italia di far partire in tempi, anche solo accettabili o credibili, la costruzione delle nuove infrastrutture, interviene con decisione Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, ma anche autore del libro “In mare controvento. Riflessioni di un manager pubblico”, nel quale queste contraddizioni e il sistema distorto che su questo “apparato” si è radicato, sono denunciate nel dettaglio.

“Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi – afferma Monti – le case distrutte dal terremoto e continuiamo a focalizzare l'attenzione sui fondi e sull'entità degli stanziamenti per le grandi infrastrutture, come il Terzo Valico o la Gronda autostradale, o per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, sapendo perfettamente che il problema non è il denaro, non è ottenere dall'UE la possibilità di prevedere che tali spese non siano conteggiate (giustamente) nel calcolo del deficit, ma in quanto tempo prevediamo di spenderli questi fondi realizzando le opere. E riconoscendo che il Codice degli Appalti, scritto nella logica del sospetto e quasi di un'azione penale preventiva, è stato messo a punto su misura per non fare le opere. Oggi non esistono più scuse. Ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato – prosegue il presidente dei porti della Sicilia occidentale - devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del Codice degli Appalti”. E prosegue: “Abbiamo paura della corruzione? E allora diciamolo con chiarezza: il Codice degli Appalti con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la corruzione. Tagliamo via tutto: meccanismi di gara inconcepibili per un Paese moderno, potere di interdizione dei Tribunali amministrativi, Consiglio di Stato, procedure farraginose di verifiche incrociate, commissioni su commissioni. Basta. Il Paese è in emergenza? Senza infrastrutture muore? Comportiamoci di conseguenza. A chi decide, in primis ai commissari, va conferito un potere in deroga totale dal Codice degli Appalti. L'alternativa è quella di uccidere l'Italia, soffocandola sotto pile di norme di presunta garanzia anti-corruzione e di manleva di responsabilità. I corrotti lasciamo che sia la magistratura a perseguirli, dando alla stessa gli strumenti reali per poterlo fare”.

Il Piano regolatore del porto in ostaggio di un contenzioso

Milazzo Dall'ing. Mallandrino si attendono novità per il nuovo Piano regolatore del porto, ma la sensazione è che difficilmente il professionista palermitano metterà più mano allo strumento urbanistico. E ciò per il contenzioso che continua a permanere sia con l'Autorità portuale sia con lo stesso Comune di Milazzo. Oggetto dello scontro, la parcella da 700 mila euro presentata dal professionista per la progettazione di opere nel porto mamertino. La questione - come è noto - dopo un fitto scambio di corrispondenza è finita in Tribunale e il prof. Mallandrino si è visto riconoscere le sue ragioni.

L'Autorità portuale ha deciso di costituirsi nel secondo grado di giudizio avverso la sentenza resa dal Tribunale nei mesi scorsi.

E il Comune mamertino ha fatto altrettanto - anche perché condannato in primo grado in solido - dando mandato all'avv.

Corrado Rosina. La matassa non è facile da dipanare e del resto se si è arrivato in giudizio si comprende la complessità della situazione.

L'Authority infatti ha chiesto al Comune di Milazzo di farsi carico di questo pagamento che costituirebbe un autentico salasso per le casse comunali. In realtà però a dover pagare, come spiega lo stesso professionista, deve

essere proprio l'Authority. «La questione - spiega il progettista - nasce dalle errate premesse formulate dall'Autorità portuale all'atto della consegna del progetto; infatti l'Autorità portuale in tale occasione ha asserito la circostanza, non corrispondente al vero, che l'incarico di progettazione fosse stato conferito dal Comune di Milazzo, giungendo, inspiegabilmente, addirittura ad indicare una fantasiosa data di conferimento dell'inesistente incarico (18 dicembre 1998). Sulla scorta di tale errata premessa l'Autorità portuale ha, quindi, unilateralmente deliberato di non pagare al sottoscritto la prestazione di cui si avvale, ma che a pagare fosse il Comune al quale poi la medesima Autorità prometteva il rimborso. In sostanza, l'Autorità portuale ha utilizzato il prodotto intellettuale di un soggetto terzo, chiedendo al Comune di pagare al posto suo perché poi lo avrebbe rimborsato, invocando, però, un incarico in realtà inesistente». (r.m.)

Divieto di sbarcare quel diktat senza base giuridica

Risponde Mario Morcone, direttore del Consiglio italiano rifugiati È legale o illegale la decisione di Salvini di negare lo sbarco ai migranti?

«È una scelta che contrasta con le norme interne e con gli accordi internazionali.

Non do giudizi sui comportamenti, ma dico che è una linea politica che non condivido in nessun modo».

Ma Salvini ha comunque un qualche titolo per bloccare i migranti sulla nave? C'è una legge che glielo consente?

«Nel porto di Catania la responsabilità è della autorità portuale e della Capitaneria. Quindi spetterebbe al ministro delle Infrastrutture Toninelli l'eventuale scelta di impedire lo sbarco. Il ministro dell'Interno subentra solo dopo, a sbarco avvenuto».

Sulla Diciotti i migranti sono giuridicamente in territorio italiano. Chi può limitarne la libertà di spostamento?

«Dai miei ricordi di diritto penale mi risulta che la nave militare è territorio dello Stato, per cui come ha ricordato l'ex guardasigilli Flick la libertà di movimento può essere limitata solo da un magistrato. L'iniziativa del procuratore di Agrigento dimostra che ci sono elementi che vanno valutati dall'autorità giudiziaria».

Con quale fondamento giuridico, dunque, sta procedendo Salvini?

«Salvini sta esercitando una forte pressione politica immaginando di ottenere una disponibilità dall'Ue. Credo sia un obiettivo illusorio. Al di là della drammatica vicenda di cronaca, l'Italia sta disperdendo un grande patrimonio di credibilità conquistato nei mesi passati quando si era posta al centro dell'iniziativa del Mediterraneo centrale nata a Roma».

Salvini rischia di essere incriminato per sequestro di persona?

«Questo lo valuterà il magistrato». Mattarella, in quanto capo delle forze armate, Marina militare compresa, potrebbe ordinare lo sbarco?

«Apprezzo da sempre la prudenza e la serietà del presidente. Non dubito che eserciterà tutte le sue prerogative per venire fuori da questa vicenda nella maniera meno dannosa per il Paese e per le persone coinvolte». - liana milella.