



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 12 marzo 2019**



Prime Pagine

12/03/2019	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Foglio	9
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Giornale	10
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Giorno	11
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Manifesto	12
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Mattino	13
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Messaggero	14
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Il Tempo	18
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	Italia Oggi	19
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	La Nazione	20
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	La Repubblica	21
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	La Stampa	22
Prima pagina del 12/03/2019		
12/03/2019	MF	23
Prima pagina del 12/03/2019		

Primo Piano

12/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 12	24
Concessioni, i terminal mettono sotto accusa la maxi -proroga		
11/03/2019	The Medi Telegraph <i>ALBERTO QUARATI</i>	25
Concessioni demaniali, la proroga blocca i porti		

Trieste

12/03/2019	Corriere del Veneto Pagina 2	<i>Alessandro Zuin</i>	26
Asse commerciale con la Cina politica e imprese si dividono «Chi ci guadagna davvero?»			
12/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 6	<i>Gerardo Pelosi</i>	28
L' intesa Italia-Pechino prevede la cooperazione finanziaria			
11/03/2019	Informazioni Marittime		29
Al terminal Samer la più grande ro-ro mai approdata a Trieste			
12/03/2019	La Repubblica Pagina 13	<i>FILIPPO SANTELLI</i>	30
L' avanzata della Cina sui porti italiani			
11/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	31
Callari: livello processi digitali attrae investimenti			
11/03/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i>	32
Porti: progetto Remember per valorizzare il patrimonio culturale			
11/03/2019	The Medi Telegraph		33
Cina potenza marittima, Genova e Trieste pedine italiane / FOCUS			
11/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	34
Dfds, arriva a Trieste il traghetto dei record			

Savona, Vado

11/03/2019	Il Vostro Giornale		35
Viaggio alla scoperta di "Nave Magnaghi": il comandante racconta l' attività operativa nel porto di Savona fotogallery			
12/03/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43	<i>O.STE.</i>	36
La Nave Magnaghi in porto per studiare e ricostruire il fondale in tre dimensioni			

Genova, Voltri

12/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 2		37
«Così l' Italia corre il rischio di consegnare i porti a Pechino»			
12/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 17		38
Hennebique, via libera alle demolizioni			
11/03/2019	Informazioni Marittime		39
Qingdao Port vola a Genova e Savona			
11/03/2019	Informazioni Marittime		40
Accordo Genova-Cina, Confcommercio mette in guardia il governo			
11/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	41
Confcommercio contro l' accordo tra il porto di Genova e CCCC			

La Spezia

11/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	42
Autonomia differenziata, Toti: Prenderci responsabilità delle nostre Autorità portuali			

Livorno

11/03/2019	Ansa		43
Porti: Toscana, nel 2018 44 milioni di tonnellate (+7,3%)			
11/03/2019	Ansa		44
Porti: quasi 10 mln passeggeri transitati Alto Tirreno 2018			
12/03/2019	Il Tirreno Pagina 15		45
Authority, ecco il commissario «Non sono qui per rinviare»			
12/03/2019	Il Tirreno Pagina 15		47
Le lene: armi sul molo Italia per la guerra in Yemen			
12/03/2019	Il Tirreno Pagina 15		48
Boom di camion via mare ma per i container la crescita è quasi zero			

12/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 34	49
	La 'prima' di Verna «Darò un contributo e non voglio rinviare»	
12/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 34	50
	Movimentate 44 milioni di tonnellate	
12/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 34	51
	Stefano Corsini	
12/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 34	52
	Pietro Verna	
12/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 34	53
	Edoardo Rixi	
12/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 35	54
	Sempre più navi scelgono il 'gnl'	
11/03/2019	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	55
	Verna: parola d'ordine Vietato rinviare	
11/03/2019	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	56
	AdSp mar Tirreno settentrionale: un 2018 da record	
11/03/2019	The Medi Telegraph <i>GIORGIO CAROZZI</i>	57
	Livorno, il traffico traghetti rimane stabile	

Piombino, Isola d' Elba

11/03/2019	Corriere Marittimo	58
	Neri, accordo Fincantieri-Gin avrà effetti positivi per la PMI di Piombino	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

12/03/2019	Corriere Adriatico Pagina 9	59
	Giù i silos, cambia lo skyline del porto arrivano nuovi spazi per navi e traffici	
12/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	60
	Giù anche le opere, per Blu ed Ericailcane spazio al Piano	
12/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	61
	«Polveri? Ci pensano i ventilatori del M5S»	
12/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	62
	I silos abbattuti dalla ditta del ponte Morandi	
12/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Macerata) Pagina 21	63
	Porto di Ancona: 46 silos verso l' abbattimento	

Napoli

12/03/2019	Corriere del Mezzogiorno Pagina 10	64
	I porti e le sfide per il futuro Oggi convegno con Rixi e Uggè	
11/03/2019	FerPress <i>PASQUALE RUSSO</i>	65
	"Il sistema logistico italiano e la connessione tra porti e interporti". Domani al porto di Napoli	
12/03/2019	RassegnaSindacale	66
	Porto di Napoli, il 13 marzo sciopero di 24 ore	
11/03/2019	Stylo 24	67
	Porto di Napoli, domani arrivano gli ispettori inviati da Toninelli	

Bari

12/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 30	68
	La nave spostata in porto finita la stagione dei selfie	
12/03/2019	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 7 <i>GABRIELLA DE MATTEIS</i>	69
	" Così abbiamo spostato il cargo"	

Taranto

12/03/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 15
«Bisogna fare uno sforzo per conoscere questo mondo» 72

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

11/03/2019 **Reggio Tv**
Porto di Gioia Tauro. Lettera aperta dei lavoratori della Universal Services:
"Senza stipendi, di cosa vivranno i nostri figli?" 73

Focus

12/03/2019 **La Repubblica** Pagina 13 *ALBERTO D' ARGENIO*
L' Ue contro l' asse Roma- Pechino "Non si rompa il fronte europeo" 74

12/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6
Via della Seta Confcommercio e Confrtrasporto "Il governo sia prudente" 75

11/03/2019 **FerPress**
Confcommercio e Confrtrasporto massima prudenza nell' accordo Italia-Cina Via
della Seta 76

11/03/2019 **Informare**
Confcommercio e Confrtrasporto esortano il governo italiano alla massima
prudenza sull' accordo con la Cina per la Via della Seta 77

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

CLARKS ORIGINALS

THE ORIGINAL BUCKLE BOOT SINCE 1825
Distribuito da Asak & Co. S.p.A.

Prato
«Il figlio della prof è del ragazzino»
La conferma dal test del Dna. Possibili nuovi indagati di **Riccardo Bruno** e **Marco Gasperetti**
a pagina 17



Svolta a Madrid
Zidane torna al Real con un super stipendio da 15 milioni l'anno di **Alessandro Bocci**
a pagina 43

CLARKS ORIGINALS

THE ORIGINAL BUCKLE BOOT SINCE 1825
Distribuito da Asak & Co. S.p.A.

Noi e Pechino
COSA SERVE DAVVERO ALL'ITALIA

di **Franco Venturini**

Quel che non dobbiamo fare, davanti alla richiesta cinese di aderire alla «Nuova Via della Seta», è ripetere l'italica ambiguità del modello Tav: dire sì a Pechino ma con tante vie di fuga per non far arrabbiare gli americani, oppure obbedire al «no» di Trump ma garantire a Xi Jinping, quando il 22 sarà in visita in Italia, che si tratta di una mossa soltanto provvisoria. Il governo gialloverde, se così scegliesse di procedere, confermerebbe ancora una volta di non sapere o di non volere definire l'interesse nazionale italiano. Perché questa volta non stiamo parlando di una pur importante galleria ferroviaria che 15 Stelle chiamano con disprezzo «buco nella montagna», bensì della collocazione del nostro Paese, e dell'Europa, negli equilibri mondiali di domani, in quel «Nuovo Ordine» che sta già nascendo e che saranno Usa, Cina e in minor misura Russia a definire e a tentare di imporre. La Belt and Road Initiative, ribattezzata Via della Seta in onore di Marco Polo e della Serenissima, dimostra quanto bene la Cina di Xi Jinping abbia capito che le nuove gerarchie mondiali non si disegnano più con la sola competizione militare, ma piuttosto con quella commerciale e tecnologica. Dopo aver fatto del suo meglio per conquistare aree di egemonia in Asia e in Africa, l'ex Impero di Mezzo parte ora all'assalto pacifico dell'Europa con uno sforzo che punta certo alla penetrazione economica, ma possiede tutti gli automatismi necessari per trasformarsi in penetrazione geopolitica.

continua a pagina 24

GIANNELLI



FIN CANTIERE

La Ue avverte Roma sui rapporti con la Cina
«Minaccia i nostri valori, restiamo uniti»

ALTA VELOCITÀ
Il via libera ai bandi Tav

di **Stefano Montefiori** e **Alessandro Trocino**

Tav, sì va avanti. La Telt (la società italo-francese incaricata di realizzare la Torino-Lione) ha pubblicato gli avvisi per i bandi. Il Mgs insiste: è un rinvio.

alle pagine 6 e 7 **M.Cremonesi**

di **Marco Galluzzo**

“La crescita del potere cinese «mette a rischio» non solo il mercato unico della Ue, ma «gli stessi valori, economici e sociali dell'Unione». Lo sostiene la Comunicazione che oggi la Commissione consegnerà al Consiglio europeo e al Parlamento di Strasburgo, in vista del vertice Europa-Cina del 9 aprile. Un avvertimento anche all'Italia che aderisce al progetto «Via della Seta».

a pagina 9

LE IMPRESE CONTRO IL BLOCCO DEI CANTIERI
L'offensiva dei nastri gialli

di **Dario Di Vico**

Nelle prossime settimane potremo avere in Italia il debutto dei «nastri gialli». È un'operazione che sta preparando l'Ance, l'Associazione dei costruttori italiani, e punta a recitare con passamano biodegradabili i cantieri bloccati, le scuole fatiscenti, le voragini nell'asfalto delle strade cittadine. Quasi fossero le scene del crimine dei telefilm americani.

continua a pagina 8

Paura nei cieli Tempi lunghi per il rientro dei corpi delle otto vittime italiane dall'Etiopia. Perdita record a Wall Street
Boeing, crollo in Borsa e tanti stop
Fermati in cinque Paesi, ma non in Europa e Usa. Le indagini: sospetti sul software di bordo



La prima intervista **Ugo Ciappina, 90 anni: non ho più una lira**

Il bandito Ugo Ciappina nella foto segnaletica scattata il giorno dell'arresto a Milano, nel 1949. Oggi ha 90 anni

Una vita da bandito
«Io, Milano, i colpi»

di **Andrea Galli**

Una vita da bandito. Raccontata per la prima volta a 90 anni passati, preparando un caffè. Ugo Ciappina, l'uomo del colpo di via Osoppo (bottino da 500 milioni di lire nel 1958), si confessa: «Non ho voluto figli, come avrei potuto insegnare loro la morale? Ora non ho più una lira».

a pagina 19

Trema la Boeing dopo il tragico incidente in Etiopia che ha provocato la morte di 157 passeggeri. Il peggior risultato in Borsa dai giorni dell'attentato alle Torri Gemelle. Cinque Paesi hanno deciso di tenere a terra il 737 Max. Il sospetto è che ci sia un difetto nel software che gestisce i dati relativi al sistema di protezione del cosiddetto «inclinamento di volo». Previsi tempi lunghi per il recupero delle otto vittime italiane.

alle pagine 2 e 3 **Baccaro Berberi, Serafini**

LE ONG E LA SOLIDARIETÀ
Nuova energia da una tragedia

di **Elisabetta Soglio**

La giornata dopo, è il momento della commozione collettiva. Degli abbracci, del ricordo, delle telefonate che si rincorrono e delle mail che rimbalzano da una parte all'altra dell'Italia.

continua a pagina 4

SANTITÀ IN 300 SOLO A BOLOGNA, CASI IN TUTTA ITALIA
Bambini senza vaccinazioni
Centinaia sospesi da scuola

Ogni città sta facendo i conti con i bambini non vaccinati: non potrebbero andare a scuola. Trecento a Bologna, 28 a Rimini, poi Udine, Prato, Cesena, Modena. E via. Un elenco lungo che coinvolge tutta Italia. Lettera dei presidi.

IRAN, LA LEGALE DEI DIRITTI
Le 148 frustate all'avvocata

di **Viviana Mazza**

a pagina 13

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Al Bond

Una spia del Kgb si aggira per l'Europa. Si chiama Albano Carrisi, nome in codice Al Bano. Lo ha stanato il governo ucraino, inserendolo nella lista dei 147 figure che minacciano la sicurezza nazionale. La verità è che in Italia lo avevamo sempre sottovalutato. La masseria pugliese, la moglie americana, gli acuti spaccatimpani: erano tutte coperture. Dietro quello sguardo miope e quel cappellaccio bianco si nascondeva un doppiogiochista senza scrupoli al servizio canoro di sua maestà Vladimir, zar di tutte le Russie.

Al Bano è la classica spia del film di 007. L'insospettabile per eccellenza. Col senno di poi, tutto appare chiaro. «Felicità è un bicchiere di vino con un panino». Impossibile non cogliere il riferimento ai metodi di avvelenamento alimentare usa-

ti dai suoi amici. È l'inizio di «Cara terra mia», che rivendica il sovranismo fin dal titolo? «Come va, come va? Tutto okay, tutto okay». Un messaggio diretto ai superiori moscoviti, ma noi abbiamo preferito non vedere e non sentire. Per leggerezza, per quieto vivere, per paura che si mettesse a cantare «Sharazan». E ora eccoci qui, a fare i conti con la realtà. Al Bano è un terrorista al soldo di Putin. Toto Cutugno resta sotto osservazione. Quanto ai Ricchi e Poveri, non pensino di farla franca: con quel nome, poi. Nessuno può più darsi al sicuro, da quando il virus della stupidità ha contagiato le cancellerie di mezzo mondo. È questa la vera rivoluzione in corso e finora neppure Al Bond ha trovato l'antidoto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI TECNOLOGIA

1° RILASCIO | 2° RILASCIO | 3° RILASCIO

VITAMINE B1, B2, B6, B12, INZUCCHERO | LUTINA, SANGUE, SILLINO, CROMIO, ZINCO, FERRO, ZINCO, CALCIO | VITAMINE A, C, D

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.





Disastro in Etiopia: il Boeing B737 Max è il nuovo bestseller dei cieli, ordinato in 8.100 esemplari. Ma un software può ingannare i piloti. Sicuri sia un affare?



Martedì 12 marzo 2019 - Anno 11 - n° 70
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Cosa una volta fu Sicilia"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 1/4/2009

RIUNIONE CON MISTERO L'incontro commissari-RFI nel celebre studio

Condotte, le consulenze agli amici dello studio Alpa

La società in crisi, sotto vigilanza del ministero dello Sviluppo, ha dato un incarico al prof. Luca Di Donna che occupa l'ex ufficio del presidente del Consiglio. Che dice: "Ho dato disdetta, la proprietà ha riaffittato"



La sede della società Condotte

● LILLO
A PAG. 10 - 11

IL DOSSIER

Reddito, rischi per chi ha già preso il Rei

● ROTUNNO
A PAG. 6

CARO ZINGARETTI

IL PD SI CAMBIA CON MENO TAV PIÙ WELFARE, E SENZA 80 EURO

● MASSIMO CACCIARI

Per il Pd di Zingaretti la congiuntura potrebbe essere molto favorevole. Ma, come si dice, la Fortuna domina nelle vicende umane.

A PAG. 8

CASA DEM

"Nazareno addio" Perché la sinistra ha la sindrome dei suoi traslochi



● RODANO A PAG. 9

Poltrone e sofà

● MARCO TRAVAGLIO

Ma i partiti e i loro giornali lo sanno in che Paese vivono? La risposta è scontata, visto che non ne azzeccano una nemmeno per sbaglio. Ma la domanda resta cruciale per capire quel che accade in Italia, se si leggono i dati dei primi cinque giorni di domande per il reddito di cittadinanza. Le prime due regioni per numero di richieste sono la Lombardia e la Campania (o viceversa), praticamente appaiate a quota 16 mila. Si dirà: ma la Lombardia ha 10 milioni di abitanti e la Campania poco meno di 6. Vero, ma la Lombardia è anche la regione più ricca d'Italia, mentre la Campania è una delle più povere d'Europa. E poi c'è il Piemonte, che se la batte col Lazio per la quinta posizione (in mezzo c'è la Sicilia). E il Piemonte di abitanti ne ha 4,3 milioni contro i 5,9 del Lazio. Eppure da un anno, cioè da quando i 5Stelle vinsero le elezioni anche per la promessa del reddito di cittadinanza, quella misura minima di equità e redistribuzione sociale raccoglie una tale unanimità di dissensi, anzi di ostilità, anzi di insulti che non si era mai vista neppure per le peggiori leggi vergogna del ventennio berlusconiano (scritte non per milioni di famiglie in difficoltà, ma per un solo miliardario). Eppure il Rdc costa appena 6-7 miliardi all'anno, la metà di quelli che si vorrebbero buttare per l'inutile Tav. E serve a dare un po' di ossigeno a 5 milioni di italiani nullatenenti o quasi, mentre il Tav darebbe lavoro a 450 persone.

Ma la "narrazione" imposta da tutti i partiti, le associazioni imprenditoriali, persino i vescovi italiani e i giornali al seguito (salvo un paio) è quella di una vergognosa misura assistenzial-elettorale per comprare i voti nel Sud dei fannulloni da divano, fancazzisti sofà e delinquenti, mentre il Nord è popolato esclusivamente da top manager integerrimi con la sudata Porsche, la Jacuzzi e il trionfo incorporato che spasmiano per il Partito del Pil e non vedono l'ora di montare sul Tav per raggiungere l'agognata Lione su un treno merci a velocità supersonica. Chi dipinge il Rdc come un voto di scambio dei 5Stelle per comprare voti in vista delle Europee non spiega come mai i 5Stelle calano nei sondaggi e perdono ovunque, dall'Abruzzo alla Sardegna (regioni non proprio ricchissime). Ma questi son dettagli. Chissà quali antenne, indicatori, chiavi di lettura usano questi scienziati della politica, dell'impresa, del sindacato, della Chiesa e del giornalismo per non vedere la drammatica emergenza sociale che affligge anche il Nord Italia. Eppure non passa giorno senza che gli istituti di ricerca squadermino la radiografia di un Paese immiserito e dunque (ci mancherebbe) incattivito.

SEGUITE A PAGINA 24

CHI STA CON CHI Conte e Di Maio filo-cinesi, Salvini sensibile alle pressioni di Trump

La bomba Usa-Cina sul governo: tutti contro tutti pure nella Lega

CONSIP I pm leggeranno chiamate e chat

Aperto l'iPhone di Russo (che parlava con Tiziano)



Carlo Russo Non ha mai fornito i codici d'accesso del cellulare Arso

● PACELLI A PAG. 15

Le richieste degli Stati Uniti ammorbidiscono la posizione leghista sulla "Via della Seta", mentre Palazzo Chigi rassicura sul 5G: "Non farà parte dell'accordo". Il Memorandum tra Roma e Pechino sarà firmato il 22 marzo quando Xi Jinping sarà in Italia. Il Pd parla di "svendita", ma a presenziare all'avvio del progetto c'era Paolo Gentiloni

● CANNAVÒ, FELTRI E MARRA
A PAG. 2-3

PARTE IL NEGOZIATO

Tav e soldi francesi spariti: le armi di Conte con Parigi

● BARBACETTO E DE CAROLIS
A PAG. 4-5



Partita a quattro Xi Jinping, Conte, Salvini e Trump

IL DIRETTORE DI AIFA

"Più trasparenza sui farmaci: basta ricatti dai colossi"

● DAINA
A PAG. 14

CARAVAGGIO & C. La retorica del "fare" (a costo di sfasciare)

Il vate Muti e la sonatina del Sì

● TOMMASO MONTANARI

La religione del fare, il culto del sì alla qualunque, il spiuotismo a prescindere, la retorica dello "sbloccare l'Italia" ha un altro illustrissimo sacerdote: Riccardo Muti, che ieri ha tuonato dalla prima pagina di Repubblica (con lo spazio e l'evidenza che gli competono, e col fragore di una intera sezione di fiati) contro il "danno all'Italia" che sarebbe stato infertod-



la decisione del ministro per i Beni culturali di non consentire il prestito di una pala d'altare di Caravaggio conservata in una chiesa napoletana a una mostra altrettanto napoletana. Tutto lascia credere che tra breve vedremo il Maestro dirigere una oceanica manifestazione di madamine Sì-Tav: perché identico è il furore ideologico. In entrambi i casi non si entra nel merito.

A PAG. 13

STELLE O METEORE?

Stelle o meteorite?
 In edicola a 3,90€

La cattiveria

Comunali in Sicilia: il Pd di Zingaretti sostiene Forza Italia e altre liste di destra. E Montalbano muto

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

LA BELLEZZA SI PAGA

Caro Colosseo, da novembre costa il 33% in più

● VENEMIALE A PAG. 21



il Giornale



MARTEDÌ 12 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 60 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

E IL GOVERNO LITIGA PURE SULLA CINA Partono i bandi Tav Altri 300 cantieri rischiano lo stop

■ Mentre la società Telt dà la via libera ai bandi per la Tav, grillini e leghisti esultano allo stesso modo. I primi sottolineano come i bandi siano provvisori. I secondi sostengono che così vinca l'Alta velocità. Un chiaro trucco per rimandare tutto a dopo le elezioni, mentre spuntano tanti altri cantieri che M5s è pronto a bloccare. Ma neppure il tempo di fingere concordia sulla Tav che gli alleati litigano sull'apertura alla Cina per 5G e porti.

servizi alle pagine 2-3

IL BALLETTINO DEI PARADOSSI E IL CONTO DA PAGARE

di **Alessandro Sallusti**

C'è un famoso rompicapo che recita: «Questa affermazione è falsa». Se la ritieni vera, vuole dire che stiamo parlando di un falso; se ti sembra falsa vuole dire che è vero il contenuto e quindi si ritorna al falso. Non se ne esce, un po' come per la Tav. Si fa o non si fa? I bandi sono partiti o no? A sentire Di Maio la risposta è più di un no, è un «mai più». A sentire Salvini è sì, certamente. Entrambi festeggiano una loro vittoria politica sostenendo uno l'opposto dell'altro. Solo che a differenza del rompicapo di cui sopra, qui non stiamo parlando di giochi di parole e di paradossi filosofici ma di un buco nella montagna, di miliardi di euro che vanno e vengono, di occupazione e sviluppo.

A pensarci bene, in tutto questo c'è della coerenza perché questo governo fin dalla sua gestazione è un paradosso, un rompicapo, e questo «paradossalmente» è la sua unica forza. Il collante tra Lega e Cinque Stelle non è «fare», ma «non fare» nulla che possa portare beneficio all'uno o all'altro, il tutto condito da una babele di dichiarazioni

ni e proclami che c'è da perdere la testa a voler stargli appresso. Dopo «l'obbligo flessibile» per le vaccinazioni, ecco il «contratto non contratto» per le grandi opere. Nato appunto da un contratto, quello in carica è un governo-società a irresponsabilità illimitata. Si permettono di tutto convinti di essere eterni e sono convinti che non arriverà mai il momento di passare alla cassa a pagare il conto. Non so il loro, ma il nostro di conto certamente, avanti così, sarà salato. Anche solo ritardare l'avvio della Tav è un salasso che si aggiunge al decreto dignità che ha fatto scendere l'occupazione stabile e al reddito di cittadinanza che sta per foraggiare anche fannulloni, bamboccioni, pregiudicati e immigrati. Temo che ancora per un po' dovremo convivere con questo paradosso, cioè essere governati da gente che, al di là di come uno la pensi politicamente, non sa da che parte si inizi a governare. Non ci resta che sedere sulla sponda del fiume e sperare che la corrente faccia scorrere veloce l'acqua.

Il che, in tempi di cambiamenti climatici, non è detto avvenga come la logica, e non il paradosso, vorrebbe e imporrebbe.

MOSCHEE IN FESTA L'islam tifa 5 Stelle: «Grazie per il reddito»

Video e volantini per spiegare come incassarlo
Terremoto grillino, Di Battista fatto fuori

Alberto Giannoni

■ Davide Piccardo, contestato ex coordinatore della comunità islamica di Milano, guida il coro di esultanza: «Il reddito andrà per il 20% a famiglie straniere. Non male per un governo razzista!». E fra gli stranieri di sicuro i musulmani sono i più soddisfatti. Tanto è vero che nelle moschee e sui siti delle comunità si trovano volantini e video tutorial per spiegare agli immigrati come poter richiedere il sussidio. Quello voluto dal Movimento 5 stelle al grido di «aboliamo la povertà». Degli immigrati, però.

alle pagine 4 e 7

GLI STATI GENERALI DEL CARROCCIO

L'azzardo della nuova Lega da identitaria a sovranista

di **Carlo Lottieri**

con **Bralcinì e Scafuri** alle pagine 6-7

SLOGAN SINISTRI

Senza Dio, patria e famiglia
Ecco la società che affonda

di **Alessandro Gnocchi**

A sinistra è piaciuto il cartello in mano alla senatrice del Partito democratico Monica Cirinnà durante la manifestazione dell'otto marzo in lode della donna e soprattutto del femminismo. Cosa c'era scritto di così interessante? «Dio, patria, famiglia che vita de merda». Un programma politico, sì (...)

segue a pagina 32

IN LISTA NERA: «AMICO DI PUTIN» L'Ucraina fa la guerra al «pericoloso» Al Bano

Manuela Gatti

con **Borgia** a pagina 15



NEMICO Al Bano, considerato troppo «russofilo»

Quando la musica ossessiona i potenti

di **Paolo Giordano**

In effetti cantare che «la felicità sia un bicchiere di vino con un panino» è una minaccia alla sicurezza nazionale. Volete mettere poi «la nostalgia canaglia che ti prende proprio quando non vuoi e ti ritrovi con un cuore di paglia»? Roba da chiudere (...)

segue a pagina 15

DOPO L'INCIDENTE IN ETIOPIA BOEING CROLLA IN BORSA «Bloccate il 737 maledetto» In Europa ne volano 55

Andrea Cuomo

■ Il disastro aereo in Etiopia fa crollare il titolo Boeing in Borsa (-12%). Ma ora ci si interroga sulla sicurezza del 737 Max8: in Europa ne volano altri 55, di cui tre in Italia. Air Italy ne ha ordinati altri venti, mentre Ryanair ne ha acquistate 135 unità. I testimoni oculari dell'incidente in cui sono morte 157 persone, raccontano: «L'aereo saliva e scendeva repentinamente».

a pagina 11
servizi alle pagine 10-11

CONTRACCORRENTE

IL LINGUISTA ZOPPETTI

«Attenti a chi usa l'inglese per ingannarci»

Maria Sorbi

alle pagine 28-29

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

ponzi group
ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

RETATA CONSOB: NEL MIRINO ANCHE ALCUNE PAGINE DI FACEBOOK

Chiusi i siti web dei truffatori finanziari

Camilla Conti

Gli atolli delle Isole Marshall nell'Oceano Pacifico, ma anche gli arcipelaghi caraibici delle Isole Vergini Britanniche. Sono le sedi predilette dalle società su cui tra gennaio e febbraio di quest'anno Consob è intervenuta nella sua attività di contrasto delle truffe finanziarie sul web. Nella «lista nera» dei siti segnalati c'è persino una GoldmanCfd che ovviamente non ha nulla a che vede-

re con il colosso Usa. Nei primi due mesi del 2019 la Commissione ha adottato 22 provvedimenti inibitori nei confronti di 34 siti internet e di tre pagine Facebook attraverso cui venivano promosse abusivamente offerte di prodotti finanziari o di servizi di investimento. Nella maggior parte dei casi le società oggetto dei provvedimenti della Consob hanno scelto come sede legale (...)

segue a pagina 20

BLOCKCHAIN ED ENOLOGIA

Un bollino hi-tech per scoprire i segreti del vino (e chi lo tarocca)

di **Marcello Zacché**

a pagina 18

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
immobildream.com/realta
www.immobildream.it

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MARTEDÌ 12 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 60 | QN Anno 20 - Numero 70 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



OMICIDI IN CORSIA, IL MEDICO DI SARONNO
«Non volevo la morte
Alleviavo sofferenze»

G. MORONI ■ A pagina 17



Leonardo Cazzaniga

CAMPIONE D'ITALIA
Annullato
il fallimento
del casinò
Ma è tardi

PIOPI ■ A pagina 18



IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO

UN GIOCO PERICOLOSO

SCUOLA o comune che vai, regola sui vaccini che trovi. L'uguaglianza davanti alla legge è sempre più un miraggio nella vita quotidiana delle famiglie. Non c'è ormai obbligo, diritto, vincolo o facoltà, ad applicazione «nazionale», che non siano gestiti e attuati dalle Pubbliche amministrazioni a seconda della regione, della città, del quartiere nel quale si vive.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di NICOLETTA MAGNONI

TACCHI E REGOLE

UN GRANDE uomo, parlando di sé e della sua lotta, ha colto l'essenza della donna, che inizia a giocare quando il gioco si fa duro. «Io non perdo mai - ha detto Nelson Mandela - O vinco o imparo». Ecco, l'invisibile peculiarità, che resta sottotraccia, sta tutta qui. Individuare gli obiettivi per raggiungerli. La donna che vuole arrivare deve lavorare ben più - e meglio - degli uomini per potersi affermare.

■ A pagina 14

Vaccini a scuola, il giorno del caos

Migliaia di bimbi irregolari. Ma sulla sospensione ogni città fa a modo suo | Servizi ■ Alle p. 2 e 3



LISTA NERA L'UCRAINA: È PERICOLOSO. IL CANTANTE: SONO UOMO DI PACE

Al Bano nel mirino per i rapporti con la Russia di Putin

AL BANDO

G. ROSSI e commento di MORANDI ■ A pagina 10

Sesso con l'allievo, il figlio è del ragazzo

Prato Test del Dna rivelatore. Lui ha 15 anni, lei 35 ed è indagata per abusi | BIAGIOTTI e BESSI ■ A p. 5

DISASTRO IN ETIOPIA



Sos dei piloti: lasciate a terra quegli aerei

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

ROMA RASSICURA LA UE

Via della Seta e 5G
L'offensiva cinese divide l'Occidente

COMELLI ■ A pagina 11

FAMIGLIE

Bankitalia: crescono i tassi per i mutui

Servizio ■ A pagina 19

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



NUOVO LOOK

Colosseo più bello (e più caro)

POLIDORI ■ A pagina 25

D'URSO A SORPRESA

Barbara choc «La mia vita senza sonno»

DEGLI ANTONI ■ A pagina 27

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO: LUTEINA, RAME, SELENO, CROMO, COCCO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.



Marielle Franco

OGGI CON IL MANIFESTO 4 pagine speciali a un anno dall'assassinio dell'attivista brasiliana. Le sue lotte, il peggior incubo di Jair Bolsonaro



Fukushima 2011-2019

Otto anni dopo La febbre di Tokyo 2020 nasconde le bugie del governo e la sofferenza dei tanti ancora sfollati
Baracca, Ferrari a pagina 10



Visioni

Intervista Stefano Savona, un cinema dentro i conflitti. Con «La strada dei Samouni» è finalista ai David
Cristina Piccino pagina 16

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE ■ EURO 2,00

MARTEDÌ 12 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 60

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

TORINO-LIONE

Partono i «bandi», tutti contenti

Il cda Telt ha sbloccato i bandi per due lotti francesi della Tav. La fase degli Avis de marché durerà sei mesi: verranno selezionate le aziende considerate più interessanti tra quella che si candideranno. Poi partiranno i capitolati di gara ma solo se i governi francese e italia-

no daranno l'ok. La rapidità con la quale la ministra francese Borne si è detta disponibile a una «discussione tra i partners» induce il sospetto che la manovra fosse stata studiata sin nei particolari. Ma arriva anche il monito europeo: in caso di ulteriori ritardi i fondi Eu-

«dovranno essere ridotti». Per ora sia la Lega che i 5Stelle festeggiano, ma sulla base di interpretazioni opposte. «Il cda Telt ha approvato i bandi: la Tav si farà», esulta Salvini. Per il sottosegretario 5S Di Stefano «la Tav non si farà. E' evidente». **COLOMBO A PAGINA 2**

STRATEGIE TAV: INTERVISTA A TARTAGLIA «Potremmo riparlare nel 2038»

La Francia ha dato il via libera ai bandi per la Tav «ma bene che vada, per i fans del tunnel, il primo colpo di piccone non ci sarà prima del 2022», spiega al manifesto Angelo Tartaglia, docente al Politecnico di Torino: «E' siccome ad oggi nessuno ha messo i fondi, potremmo riparlare nel 2038». **PAGLIASSOTTI PAGINA 3**

Una manifestazione di protesta anti-regime ad Algeri foto LaPresse/Atf



Il mandato di Algeri

Donne, giovani, lavoratori e da ultimi, ieri, i magistrati. Le proteste di massa in Algeria piegano il presidente Bouteflika, che rinuncia al quinto mandato e accetta di rinviare le elezioni. È la vittoria del movimento «22 febbraio», che ora va gestita. **Rebus transizione a pagina 11**

Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gipe/CRM/232103

Reddito e libertà
mercoledì 13 marzo
4 pagine speciali

Bentornata Bontà
L'intelligenza antidoto all'indifferenza
ANDREINA CORSO
Bentornata Bontà. Come non sentire la ferita dell'anima quando a morire, tragicamente, sono gli invisibili, i volontari, la gente buona e generosa che si occupa degli altri, dei più poveri e sconfitti nei Paesi martoriati dalla fame e dalle guerre.
— segue a pagina 6 —

DISASTRO AEREO IN ETIOPIA
L'Europa non ferma i voli dei «Boeing 737»
Dopo il disastro aereo in Etiopia in cui sono morte 157 persone, 8 delle quali italiane, molti Paesi lasciano a terra i Boeing 737 Max 8 dell'Ethiopian Airlines. L'Easa invece prende tempo. Ritrovate intanto le due scatole nere dell'aereo precipitato. Un testimone: ho visto il fuoco dalla coda. Il titolo del Boeing crolla a Wall Street. **POLLICE A PAGINA 6**

Non Una di Meno
Indro Montanelli e la sua sposa, nera e bambina
MARIANGELA MIANITI
Ottobre 2019, Milano, giardini pubblici intitolati a Indro Montanelli. Le femministe di Non Una di Meno versano vernice rosa sulla statua del giornalista che, di conseguenza, sembra investita da una gigantesca diarrea di piccioni.
— segue a pagina 17 —

biani
LA TAV SAN FERDINANDO

Grandi opere
La lunga guerra dei 30 anni che inventa il Tav
GUIDO VIALE
Come mai un moscerino come il Tav ("ma è solo un treno!" diceva Bersani) è diventato un elefante intorno a cui si giocano le sorti di governo, sviluppo, benessere e buon nome della nazione? Difficile capirlo da giornali e Tv.
— segue a pagina 19 —

Venezuela
Fake news Usa smascherate da media Usa
ALBERTO NEGRI
È la stampa bellezza, la stampa quella seria, e tu non ci puoi far niente, si potrebbe dire parafrasando la celebre battuta di Ed Huthcheson-Humphrey Bogart alla fine del film «L'ultima minaccia».
— segue a pagina 18 —

Cuba
Dottrina Monroe, il «piano B» fa paura a Trump
ROBERTO LIVI
Il piano per il Venezuela di Trump è chiaro. Lo hanno ripetuto presidente, vicepresidente, responsabile della sicurezza (John Bolton) e della politica estera (Mike Pompeo): abbattere il governo bolivariano di Maduro.
— segue a pagina 13 —





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 70 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 2 COM. 2001 L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 12 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PROCESSIONE, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,20

Il dibattito
Farmaco che blocca la pubertà: perché bisogna tutelare la salute del minore
Lorenzo d'Avack a pag. 43



Il dialogo in un libro
De Crescenzo-Siani la strana coppia: siamo malati di napolitudine
Giannini a pag. 15



La cantautrice
Paola Turci: io, viva da morire canto la mia storia dopo l'incidente
Gentile a pag. 16



Il commento
TUTTE LE BUGIE DEGLI ULTRA DELL'AUTONOMIA

Gianfranco Viesti

Meno di un mese fa, il 15 febbraio, si è rischiesta l'approvazione di un provvedimento, definito a giusta ragione lo «Spacca-Italia», che avrebbe radicalmente mutato in peggio il volto del nostro Paese, senza che la stragrande maggioranza dei cittadini ne sapesse nulla. Si era infatti arrivati molto vicini alla firma da parte del presidente del Consiglio di Intese con le Regioni Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sulle «autonomie rafforzate» che avrebbero trasferito loro enormi poteri, disarticolando lo stato nazionale ed altrettanto cospicue risorse finanziarie, sottraendole agli altri italiani.
Continua a pag. 43

Lo scenario
LA DISSOLVENZA DEL CONTRATTO E DELL'OPPOSIZIONE

Luigi Covatta

Il termine «clausola di dissolvenza» entrò nel lessico politico europeo giusto 40 anni fa: quando prima Schmidt in Germania, poi Craxi in Italia avevano bisogno di una foglia di fico per coprire presso l'opinione di sinistra la loro adesione al progetto di riarmo missilistico del vecchio Continente. Come è noto quattro anni dopo gli euromissili furono effettivamente installati, e fu l'inizio della fine dell'Impero sovietico: ma questa è altra storia. La storia di questi giorni, invece, è che la «clausola di dissolvenza» riaffiora, questa volta per mettere una pezza alle divergenze fra il signor Salvini e il signor Di Maio.
Continua a pag. 43

L'Europa non ferma i 737 ecco dove volano in Italia

► Tragedia in Etiopia: raffica di stop ai nuovi Boeing. Il titolo crolla a Wall Street. Due compagnie da Malpensa e Catania. I casi dei charter americani e tedeschi

La tragedia del Boeing 737 Max in Etiopia ha ripercussioni sul traffico aereo mondiale e sull'economia. In Europa, diversamente dalla Cina, non vengono fermati gli aerei come quello del disastro, mentre il titolo della compagnia cade in Borsa. In Italia due compagnie volano con questo aereo da Malpensa e Catania.
Servizi alle pagg. 2 e 3

Il focus

Gli ingegneri del Cira di Capua «Studiamo il software salva-vita»

Nel centro di ricerca del Cira, a Capua, gli ingegneri italiani studiano il software aeronautico che potrebbe evitare i conflitti informatici a bordo dei jet.
Santonastaso a pag. 3

Il personaggio

Il manager miracolato se due minuti di ritardo ti allungano la vita

Antonis Mavropoulos è un imprenditore greco. Un ritardo di due minuti l'ha salvato.
Evangelisti a pag. 5

L'intesa commerciale
Italia-Cina nuovo scontro nel governo

Disponibili a ragionare se si tratta di aiutare le imprese italiane ad investire all'estero ma no alla colonizzazione dell'Italia da parte di potenze straniere. È il messaggio che Matteo Salvini invia a Luigi Di Maio a dieci giorni dalla visita nel nostro Paese del presidente cinese, Xi Jinping. La Lega si erge a custode dell'interesse nazionale e avverte gli alleati che l'intesa sulla via della Seta tra Roma e Pechino non deve mettere in alcun modo in discussione la collocazione del nostro Paese all'interno dell'alleanza atlantica.
Gentili e Pucci a pag. 6

Il caso Perché si deve fare subito chiarezza dopo lo sfogo di Sassuolo



Raiola, giù le mani dal nostro Insigne

Francesco De Luca

Le parole di Insigne a Reggio Emilia hanno avuto un effetto più dirompente del gol se-

gnato a 5' dalla fine. «Sono il calciatore più criticato, più di così non posso fare, cercherò di dare sempre il 100% finché sto qua». Fino a quando?
A pag. 42

Taormina e Majorano alle pagg. 18 e 19

Quota 100, la fuga dei medici di base della Campania

Nei prossimi 3 anni andranno in pensione in 1200 I sindacati: non c'è ricambio, assistenza a rischio

Ettore Mautone

Medici di famiglia cercansi: studi pieni ma con pochi camicci bianchi. La situazione rischia di diventare esplosiva con l'avvio dei pensionamenti a quota 100. In Campania, nei prossimi cinque anni, 1619 unità in meno nella medicina di base (1200 nei primi tre anni), con un picco di pensionati di 425 unità nel 2022 a fronte di pochi rimpiazzati ogni anno. I sindacati: «Non c'è ricambio».
A pag. 27

Il test

Il Dna inchioda la prof: il figlio è del quindicenne

Il caso del bimbo nato dalla relazione tra una insegnante di Prato 35enne ed un suo studente 15enne (all'epoca dei fatti tredicenne). L'esame del Dna ha confermato la paternità del ragazzo.
Allegri a pag. 11

L'intrigo internazionale

«È un terrorista legato ai narcos» colombiano ricercato in Cilento

Antonio Vuolo

Un emigrante rientrato a casa. Come tanti a sud della provincia di Salerno, nel Cilento. Chi dall'Argentina, chi dal Venezuela, chi dalla Colombia. Tutti ad Ascea pensavano che anche Domenico Antonio Mancusi Hoyos facesse parte di questa folta schiera di clientari emigrati «di rientro». Dopo il servizio tv de «Le Iene» la verità: l'uomo è un pericoloso terrorista ricercato in Colombia e da tempo rifugiato in Italia, in Cilento.
A pag. 11

SudAmeriche

L'ultima guerra dei castristi è in Venezuela

Carmine Pinto

La guerra di Cuba è in Venezuela. Se il black out paralizza il Paese, e il regime denuncia fantomatici interventi Usa, i paesi vicini bocchiano la coltre di fumo.
Continua a pag. 42

dimagrire si può

DETOX

CINQUE-CINQUE-CINQUE

5 • GIORNI
• ORE
• FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI
800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli dimagrirepuo.it



Il Messaggero



21€ € 1,40* ANNO 141-N° 70 ITALIA
Sped. in A.P. 01353/2002 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1 DCB/PM

NAZIONALE



Martedì 12 Marzo 2019 • S. Massimiliano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ilmessaggero.it)

Ma aumenta la copertura Vaccini, primi bimbi respinti in Emilia molti gli irregolari

Da oggi senza il certificato non si entra a scuola, c'è ancora l'allarme morbillo
Lolacomo a pag. 15

Il racconto
Edoardo Albinati per il Messaggero: passione e silenzio tra i fiumi romani
L'inedito a pag. 21



È nella black list
L'Ucraina: Al Bano per noi una minaccia Lui: «Stimo Putin ma io canto la pace»
D'Amato a pag. 13



DOMANI in OMAGGIO

INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
ilmessaggerocasa.it

Lo Spacca-Italia
Autonomia, le risposte alle bugie targate Nord

Gianfranco Viesti

Meno di un mese fa, il 15 febbraio, si è rischiesta l'approvazione di un provvedimento, definito a giusta ragione lo "Spacca-Italia", che avrebbe radicalmente mutato in peggio il volto del nostro Paese, senza che la stragrande maggioranza dei cittadini ne sapesse nulla. Si era infatti arrivati molto vicini alla firma da parte del presidente del Consiglio di Intese con le Regioni Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sulle "autonomie rafforzate"; che avrebbero trasferito loro enormi poteri, disarticolando lo stato nazionale ed altrettanto cospicue risorse finanziarie, sottraendole agli altri italiani. Il tutto, vincolato solo ad un voto "prendere o lasciare" di un Parlamento condizionato dalla necessità di sopravvivenza del governo. Trasferendo poi tutti i poteri attuativi a Commissioni paritetiche extraparlamentari governo-regione.

Per un insieme di motivi questo non è avvenuto. E la discussione pubblica è tornata a inabissarsi, sovrastata dai temi del giorno, ultima la Tav. Ma il tentativo di approvare il provvedimento è destinato a riemergere, anche all'improvviso, a seconda delle mosse tattiche dei due partiti di governo. Forse già prima delle elezioni europee; forse subito dopo. Il pericolo dello "Spacca-Italia", è tuttora molto forte. Per fortuna, il 15 febbraio non è trascorso invano.

*Continua a pag. 27
Gentili a pag. 11*

Italia-Cina, richiamo della Ue

► Scontro nel governo sull'intesa. Salvini a M5S: allarme sicurezza. Conte frena e rassicura Trump
Oggi l'altolà di Bruxelles: serve unità tra i partner. Asse Colle-Farnesina: le Tlc fuori dal protocollo

Empoli ko: 2-1. Stasera Juve-Athletico M.



Ranieri, è buona la prima ma la Roma non è guarita
Claudio Ranieri ha debuttato con un successo (REDA PASQUAZI) Nello Sport

ROMA Arriva un richiamo dell'Unione Europea sull'ipotesi di accordo tra Italia e Cina sulla cosiddetta "Nuova via della seta", ma lo scontro è anche all'interno del governo. Salvini ai 5Stelle: allarme sicurezza. Conte frena e rassicura Trump che aveva posto un veto al nostro Paese. Oggi l'altolà di Bruxelles: serve unità tra i partner. Asse Colle-Farnesina: le telecomunicazioni saranno comunque fuori dal protocollo.
Cocco, Pompetti e Pucci alle pag. 6 e 7

Sfida globale
Quel testo ancora ignoto alimenta sospetti degli alleati
Giulio Sapelli
La Nuova Via della Seta: che cosa nasconde l'aeronimo Bri, ovvero Belt and road initiative?
Continua a pag. 27

May a Strasburgo
Brexit, ancora stallo Westminster al voto
Marconi a pag. 12

Il caso del Boeing della strage stop ai voli ma non per tutti

► Dopo il disastro Ethiopian, resta in servizio in Italia e in Europa

Cristiana Mangani
In Europa non vengono fermati i Boeing 737 Max come quello del disastro, mentre il titolo della compagnia cade in Borsa. Cina, Indonesia ed Etiopia hanno invece lasciato a terra i velivoli. Trovate le scatole nere. Intanto ci vorrà tempo prima che i corpi delle vittime possano tornare a casa. Perché in quel cratere dove l'aereo dell'Ethiopian Airlines si è andato a schiantare, non tutti i corpi sono stati ancora recuperati. *A pag. 2 Romano e Troili alle pag. 2, 3 e 4*

Il racconto del sopravvissuto
«Due minuti di ritardo all'imbarco il gate chiuso mi ha salvato la vita»
Mauro Evangelisti
Trenta minuti per prendere un aereo, una connessione breve in cui non ti devi distarre. Ha corso, nell'aeroporto di Addis Abeba dove non era mai stato, ma quando è arrivato al

banco giusto il gate era chiuso da due minuti. «Ho impreccato perché non mi hanno fatto salire sull'aereo dell'Ethiopian», racconta Antonis Mavropoulos, greco di 53 anni - ma quei due minuti mi hanno salvato la vita».
A pag. 4

Lo studente di Prato La prof inchiodata dal Dna: il figlio è del quindicenne

Michela Allegri

Tre ore di interrogatorio per raccontare la sua versione dei fatti. Ma la prima verità choc, nell'inchiesta sulla relazione morbosa tra un insegnante di 35 anni di Prato e il suo allievo tredicenne all'epoca dei fatti, arriva dal test del Dna: l'esame conferma che il padre del bambino, nato l'autunno 2018, è il ragazzino. Si indaga anche sul marito della donna: rischia il falso in atto pubblico.
A pag. 14



LAURETANA
L'acqua più leggera d'Europa

	medio peso in mg/l	peso in mg/l	durezza in °dH
Lauretana	14	1,0	0,36
Moreno Rossa	16,4	1,2	0,54
San Anna di Virapio	22	1,5	0,9
Silvamarco Rocciavola	24,5	0,8	2,5
Voss	44	6	N.D.
Levissimo	60	1,9	5,8
Acqua Panna	130	6,4	10,6
Flugli	145	6,3	9
Riccchetta	124	4,3	N.D.
Fiji	224	18	N.D.
Evian	309	6,5	N.D.
San Benedetto Primavera	313	4,1	N.D.
Vitasnella	396	3,4	N.D.

consigliata a chi si vuole bene
Segui la leggerezza www.lauretana.com

BILANCIA, URANO PORTA IL SUCCESSO

Buongiorno, Bilancia! Sembra incredibile vedere come possono migliorare le cose con il solo passaggio di Urano da negativo ad una posizione positiva. Non dovete fare passi indietro, Luna crescente e Venere sono in aspetto di vera fortuna, vi guidano verso nuove occasioni di successo. Chi vi ha lasciato, chi avete abbandonato voi? Ormai è andata, liberatevi dei ricordi e raccogliete questi bianchi grappoli di stelle profumate. Auguri.

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA
L'oroscopo a pag. 33

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Lucca, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercoledì € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,20. Nel Molise, il Messaggero • Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,50.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 12 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 60 | Anno 20 - Numero 70 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, APPUNTATO IN SERVIZIO IN CITTÀ Carabiniere sorpreso a rubare

Servizio ■ In Cronaca di Imola



BASKET La Virtus taglia Sacripanti, la panchina va a Djordjevic

SELLERI ■ Nel QS



IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO

UN GIOCO PERICOLOSO

SCUOLA o comune che vai, regola sui vaccini che trovi. L'uguaglianza davanti alla legge è sempre più un miraggio nella vita quotidiana delle famiglie. Non c'è ormai obbligo, diritto, vincolo o facoltà, ad applicazione «nazionale», che non siano gestiti e attuati dalle Pubbliche amministrazioni a seconda della regione, della città, del quartiere nel quale si vive.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di NICOLETTA MAGNONI

TACCHI E REGOLE

UN GRANDE uomo, parlando di sé e della sua lotta, ha colto l'essenza della donna, che inizia a giocare quando il gioco si fa duro. «Io non perdo mai - ha detto Nelson Mandela - O vinco o imparo». Ecco, l'invisibile peculiarità, che resta sottotraccia, sta tutta qui. Individuare gli obiettivi per raggiungerli. La donna che vuole arrivare deve lavorare ben più - e meglio - degli uomini per potersi affermare.

■ A pagina 14

Vaccini a scuola, il giorno del caos

Migliaia di bimbi irregolari. Ma sulla sospensione ogni città fa a modo suo

Servizi ■ Alle p. 2 e 3



LISTA NERA L'UCRAINA: È PERICOLOSO. IL CANTANTE: SONO UOMO DI PACE

Al Bano nel mirino per i rapporti con la Russia di Putin

AL BANDO

G. ROSSI e commento di MORANDI ■ A pagina 10

Sesso con l'allievo, il figlio è del ragazzo

Prato Test del Dna rivelatore. Lui ha 15 anni, lei 35 ed è indagata per abusi | BIAGIOTTI e BESSI ■ A p. 5

DISASTRO IN ETIOPIA



Sos dei piloti: lasciate a terra quegli aerei

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

ROMA RASSICURA LA UE Via della Seta e 5G L'offensiva cinese divide l'Occidente

COMELLI ■ A pagina 11

FAMIGLIE

Bankitalia: crescono i tassi per i mutui

Servizio ■ A pagina 19

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



NUOVO LOOK

Colosseo più bello (e più caro)

POLIDORI ■ A pagina 25

D'URSO A SORPRESA

Barbara choc «La mia vita senza sonno»

DEGLI ANTONI ■ A pagina 27

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO
LUTEINA, RAME, SELENO, CROMIO, COCCO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D

SUSTENIUM Bioritmo3

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.





IL SECOLO XIX



MARTEDÌ 12 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 60, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniladvertising.it



ALCOLTEST POSITIVO PER IL CALCIATORE SAMP
Defrel si schianta nella notte
maximultipla e riscatto a rischio

FRECCERO E FREGATTI / PAGINA 35



DEFINITO "UNA MINACCIA PER LA SICUREZZA"
Al Bano sgradito all'Ucraina
«Assurdo, Putin non è mio amico»

NEGRI / PAGINA 32



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 7
economia & marittimo	pagina 11
genova	pagina 14
cinema/tv	pagina 28/29
zte	pagina 31
sport	pagina 34
meteo	pagina 39

LE POLEMICHE SULLA VIA DELLA SETA

Di Maio rassicura gli Usa sugli affari con la Cina «Restiamo alleato fedele»

I paletti dell'Ue: «Gli affari con Pechino siano coerenti con le nostre regole»
F35 non pagati agli Usa, la Difesa ora annuncia: «Pronti a sbloccare i soldi»

Il vicepremier Luigi Di Maio cerca di tranquillizzare gli Usa sul patto che Roma sta per firmare con la Cina. «L'Italia è un Paese che rispetta sempre gli impegni presi e gli Usa restano il nostro principale alleato. Le loro preoccupazioni vanno ascoltate, nel pieno rispetto del nostro interesse nazionale». Le parole che filtrano dal ministero dello Sviluppo si riferiscono sia all'intesa con la Cina - che Di Maio ha definito «un accordo commerciale e non politico» - sia alla vicenda dei 370 milioni che l'Italia non ha ancora saldato alla Lockheed per il contratto di fornitura di caccia F35. E infatti il Ministero della Difesa ha fatto sapere che entro pochi giorni sarà firmato il decreto che sblocca la spesa. Intanto l'Ue si prepara ad approvare un documento che fissa i limiti degli affari con la Cina: il business sarà consentito, ma nel recinto delle regole dell'Unione.

L'INVIATO BRESOLIN, BARBERA, GALLOTTI E LOMBARDO / PAGINE 2-4

ROLLI



IL CASO

Maurizio Tropeano

Tav, partono le gare
Francia e Ue:
servono altri passi

L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL COMMENTO

UGO MAGRI

LA RISCOPERTA
DEI PARTITI
NELL'EPOCA
DEI POPULISTI

Dopo le Polaroid, dopo i dischi in vinile, dopo le Desert Boot e i pantaloni a zampa d'elefante, ecco che ritornano di moda addirittura i partiti. L'Italia credeva di esserne liberata sul finire del Novecento, quando la gente fu stufo di pagare il pizzo e la magistratura di chiudere gli occhi; poi vennero i leader plebiscitari, quelli che interrogavano direttamente col popolo; quindi i movimenti più o meno liquidi; infine la Repubblica dei social, dove il sogno (o l'incubo) della cyber-democrazia finalmente si avverò.

L'ARTICOLO / PAGINA 3



Vaccini, pochi i bambini espulsi Spunta la scappatoia alla legge

Un bimbo vaccinato in un ambulatorio della Asl (Ansa) AMABILE, COLLECCHIA, FORLEO E E. ROSSI / PAGINE 8 E 18

LA SPEZIA, AGGUATO IN PIENO GIORNO VICINO ALLA STAZIONE

Spara al rivale in amore e lo uccide davanti ai figli

Agguato in pieno giorno alla Spezia, vicino alla stazione. Gli ha sparato il rivale in amore, in mezzo alla strada, davanti ai figli e alla moglie. Tre colpi di pistola al torace, esplosi a distanza ravvicinata, che non hanno

lasciato scampo a Vincenzo D'Aprile, 56 anni, ristoratore di Cadimare. Lo ha ucciso Francesco Ruggiero, 47 anni, sottufficiale dell'Aeronautica che, dopo qualche ora, si è costituito.

IVANI / PAGINA 10



STOP AI VOLI 737 BOEING
MA L'ENAC CONFERMA
«SICURI GLI AIR ITALY»

GIOVANNINI E GRASSIA / PAGINA 7

LA RICOSTRUZIONE POTREBBE PARTIRE IL 20 MARZO

Il primo pezzo del ponte «I lavori sono in anticipo»

È marchiata da due simboli - il logo di Fincantieri Infrastructure e una riproduzione super stilizzata di quello che sarà il nuovo viadotto - la prima lastra d'acciaio per la ricostruzione del Ponte Morandi, rea-

lizzata ieri nello stabilimento di Valleggio sul Mincio. Il premier Conte, nell'occasione, ha promesso che gli scavi dei piloni Ovest partiranno in anticipo, dal 20 marzo.

L'INVIATO MENDINI E INDICE / PAGINA 9 E 15

Spazio Genova

PROMO FIAT PANDA
PREZZO A PARTIRE DA
7400 EURO

VIALE BRIGATE PARTIGIANE 3C R. - TEL. 010 3704101

BUONGIORNO

Ogni volta che ci si chiede se l'Italia sia un paese razzista (e succede sempre più spesso, nelle trasmissioni tv, a cena), a me viene in mente Erno Egri Erstein. È un uomo che noi granata conosciamo bene: fu l'architetto del Grande Torino e morì a Superga nella sciagura di cui il 4 maggio ricorre il settantesimo anniversario. Mi viene in mente Erstein, ungherese e figlio di padre ebreo, e quanto è sciocca la domanda, perché un paese non potrà mai essere razzista o non razzista, ed è una qualifica - razzista o non razzista - difficile da applicare irrimediabilmente anche a una sola persona. In tutti noi c'è una quota di pregiudizio, è inevitabile, dipende da quanto lo assecondiamo, sale o scende secondo le circostanze, talvolta è combattuto e dominato, altre volte resta nascosto in un angolo,

oltre ancora ci porta dritti all'abisso. Mi viene in mente Erstein, quest'umanista che applicò la filosofia, la psicologia e le scienze alimentari al calcio, e si svelò agli sportivi conducendo la Lucchese dalla serie C al sesto posto in serie A. A Luca era un re e lo chiamavano sor Ernesto. Quando rientrava con la squadra vittoriosa da trasferte di sentito antagonismo, lo aspettavano alle porte della città e lo portavano in trionfo sulle mura. Smisero di chiamarlo sor Ernesto quando nell'estate del '38 furono varate le leggi razziali: non lo salutarono più, lo guardavano di sbieco, e lui dovette fuggire a Torino, e poi anche via da lì, di ritorno a Budapest dove gli diede la caccia Adolf Eichmann. Non dobbiamo chiederci se siamo razzisti o no, ma quanto siamo disposti a cedere al soffio del vento. —

Il sor Ernesto **MATTIA FELTRI**

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Franciano, 106
16129 Genova
Tel. 010/581967

Benucci
dal 1969
Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami
FILIALE: GE - Centro
FILIALE: GE - Sampierdarena
FILIALE: GE - Campi

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Industria 4.0
Iperammortamento,
imprese al bivio
tra vecchio e nuovo
bonus investimenti

Domani in edicola
Dichiarazioni Iva,
tutte le novità
verso la scadenza
del 30 aprile

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



Luca Galani
— a pagina 19



FTSE MIB 20638,22 +0,75% | SPREAD BUND 10Y 249,90 +7,10 | €/S 1,1244 +0,20% | ORO FIXING 1292,75 -0,31% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Tav, partono gli avvisi Telt da 2,3 miliardi Ue: non basta

LA TORINO-LIONE

Si alla pubblicazione degli inviti a candidarsi per i lavori del tunnel di base

Bocchia: l'opera va fatta il prima possibile, spero prevalga il buon senso

Bruxelles: un primo passo necessario, ne servono altri per non perdere i fondi

Il cda di Telt ha dato via libera all'unanimità alla procedura per realizzare il tunnel di base della Tav Torino-Lione, che prevede lavori per 2,3 miliardi di dollari alla pubblicazione degli "avis de marchés", gli inviti a presentare candidatura per gli interventi dei lotti francesi, pur con una "clausola di disavvenanza". Parigi rithaciamo la disponibilità per una discussione tra partner. Bruxelles avverte: la pubblicazione degli avvisi «è un primo passo necessario, altri ne serviranno» per scongiurare il rischio di perdere i fondi Ue. Bocchia (Confindustria): «Prevalga il buon senso: l'opera si faccia il prima possibile». **Filomena Greco** — a pag. 2 — con l'analisi di — **Lina Palmerini**

Sblocca-cantieri in arrivo Con i supercommissari taglio drastico ai tempi

VERSO IL PROSSIMO CDM

Modifiche al codice appalti e limiti all'azione dei magistrati contro la Pa

Il decreto legge sblocca-cantieri punta deciso verso il prossimo Consiglio dei ministri. Si cominciano a mettere a punto pezzi del provvedimento. In queste ore l'attenzione si sta concen-

trando soprattutto spostando sul tema dei supercommissari che dovrebbero garantire lo sblocco di opere ferme con un taglio dei tempi. Nel decreto non mancherà una prima messa a punto della riforma del codice appalti. Allo studio anche un intervento che limiti la responsabilità civile, penale e contabile dei funzionari pubblici, definendo situazioni in cui l'azione dei magistrati è preclusa. **Salvini**: 300 opere da sbloccare subito. **Santilli e Hammeri** — a pag. 3

IL PARERE DEI COMMISSARI PRECEDENTI

PAOLO ARATA

«Decisivo avere collaboratori indipendenti»

LUIGI ZANDA

«Basta il sindaco con più poteri e staff adeguato»

Giorgio Santilli — a pag. 3

CONSULENZA



Buchi di organico. Partito il piano di assunzioni di Accenture in Italia (nella foto, lo stand della società in una Fiera internazionale)

Accenture: 3mila assunti in più per puntare su Napoli e Cagliari

Accenture, che in Italia punta rafforzarsi soprattutto a Napoli e Catania, ha dato il via a un piano di recruiting che porterà nel nostro Paese il numero di dipendenti in Italia da 13mila a 16mila (di questi circa il 70% saranno millennials). Le competenze più richieste sono nelle aree security, mobilità, e-commerce e big-data. **Enrico Netti** — a pag. 9

Nuovi Pir, arriva il tetto a 15 milioni

FINANZA E IMPRESE

Nella bozza del decreto le nuove regole e i massimi dell'investimento nelle Pmi

Tetto di finanziamento a 15 milioni per singola Pmi. È obbligo per gli operatori finanziari di acquisire dall'impresa "target" una dichiarazione che attesti il rispetto dei requisiti. Sono i contenuti principali della bozza del decreto attuativo sui nuovi Piani individuali di risparmio, quelli che in base alla legge di bilancio, a partire dal 1° gennaio 2019, devono destina-

re il 3,5% dell'investimento a quote azionarie di fondi di venture capital e il 3,5% alle Pmi quotate all'Aim. Il decreto risulta all'ultimo esame del ministero dello Sviluppo dopo la messa a punto del ministero dell'Economia, ma non è ancora chiaro quando sarà pubblicato in Gazzetta ufficiale. Sia le Pmi che si quotano all'Aim sia quelle oggetto di investimento da parte dei fondi di venture capital non potranno ricevere risorse finanziarie come aiuto per il finanziamento del rischio superiori a 15 milioni. Gli operatori finanziari dovranno raccogliere le dichiarazioni delle Pmi sul rispetto dei requisiti di ammissibilità. **Fotina e Mobili** — a pag. 5

PAGAMENTI DIGITALI

Fallisce la fusione tra Sia e Nexi

Laura Serafini — a pag. 14



Sono gli investimenti effettuati in Italia nel 2018 dai fondi di private equity

Il calo del titolo Cerved dopo la notizia del ritiro della proposta Advent

Rapporto Aifi
Private equity da primato nel 2018

Mara Monti — a pag. 12

Piazza Affari
Dietrofront Advent, salta l'OPA su Cerved

Carlo Festa — a pag. 12

PANORAMA

L'AEREO CADUTO IN ETIOPIA

Dopo i 157 morti, sospetti su Boeing Immediato il crollo dei titoli a Wall Street

Stop di Cina ed Etiopia ai Boeing 737 Max 8, il modello coinvolto nella sciagura di domenica che ha provocato 157 vittime sospetti sul software che gestisce i dati su flusso d'aria e angolo di attacco dell'ala. L'Agenzia Ue per la sicurezza aerea si limita a monitorare la vicenda. Tonfo del titolo della Boeing a Wall Street. **a pagina 18**

REDDITO DI CITTADINANZA

Governo e Regioni d'accordo Navigator dimezzati a 3mila

Dalla Conferenza delle Regioni si allinea l'unità a un accordo con il governo sul ruolo del navigatore: prevede 3mila unità, la metà rispetto alle cifre annunciate. Un piano nazionale definirà le modalità attuative dei loro utilizzi, lasciando decidere autonomamente le Regioni. **a pagina 18**

COMPETITIVITÀ & CRESCITA

PRODUTTIVITÀ, QUELLO CHE I NUMERI NON DICONO

Andrea Montanino, Livio Romano e Fabrizio Traù — a pagina 16

BIASSETTI

Cir si fonde con Cofide, i De Benedetti al 29,8%

La famiglia De Benedetti accorcia la catena societaria attraverso la fusione per incorporazione delle controllate Cir e Cofide, entrambe quotate in Borsa. La nuova holding si chiamerà Cir (con i De Benedetti al 29,8%) e confermerà la focalizzazione sulle attività industriali. **a pagina 14**

LA GUERRA DELL'ORO

Pace Barrick-Newmont: no all'OPA, Intesa in Nevada

Barrick Gold rinuncia a Newmont Mining e ritira l'offerta ostile da 18 miliardi di dollari. I due colossi dell'oro si impegnano solo a creare una joint venture in Nevada, con cui riescono a disinnescare almeno per due anni la battaglia dell'oro che le ha portate a un duro scontro. **a pagina 15**

Italia-Cina, accordo esteso a operazioni finanziarie

LA VIA DELLA SETA

C'è anche la cooperazione finanziaria tra le possibili aree di collaborazione tra Cina e Italia, secondo quanto prevede la bozza del Memorandum of Understanding che dovrebbe essere firmato il 23 maggio a Roma. **Gerardo Pelosi** — a pag. 6



Italia-Cina il testo del documento sulla Via della Seta

IMMOBILIARE

Milano, Catella rileva il palazzo della ex sede di Telecom Italia

Paola Dezza — a pag. 11

.export

FARE IMPRESA SULLE ROTTE DEL MONDO



Sfida da un milione di container sui treni dell'Eurasia

Antonella Scott — a pag. 31



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì 12 marzo 2019 € 1,20

S. Luigi Orione
Anno LXXV - Numero 70

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - A Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it



Vittoria sofferta per la Roma con l'Empoli: è 2-1. La moviola annulla il pari degli ospiti al 90'

La Var salva la «prima» di Ranieri

■ Buona la prima per la Roma di Claudio Ranieri, ma che fatica. I giallorossi piegano l'Empoli 2-1 al termine di una gara tutt'altro che agevole: il vantaggio di El Sharaawy dura tre minuti, poi un autogol di Juan Jesus rimette il risultato in parità.

Giallorossi ancora avanti con Schick, ma il risultato resta in bilico fino al 90', quando la Var annulla il pareggio degli ospiti. Alla fine arrivano tre punti pesantissimi per la corsa Champions.

Austini, Carmellini, Menghi e Schito → alle pagine 26 e 27

Arriva il preservativo di cittadinanza

Proposta di trenta senatori Cinque stelle per abbattere l'Iva sui contraccettivi più popolari
Per finanziarla servono 50 milioni l'anno. «Servirà a combattere le malattie tra i giovani»

IL TEMPO di Oshø

"Intanto che aspettiamo se volemo fà 'na bella Agrigento-Caltanissetta?"

Conte taglia il nastro per un'operetta

Frasca e Mineo → alle pagine 4 e 5

■ Potrebbe arrivare presto il «preservativo di cittadinanza». Una trentina di senatori del M5S ha presentato un disegno di legge che punta a ridurre l'Iva «sui profilattici maschili e femminili per la prevenzione delle malattie e infezioni sessualmente trasmissibili»: dal 22% al 10%. Una misura che toglierebbe 50 milioni all'anno di entrate ma che permetterebbe, secondo i senatori, di abbassare i prezzi.

Di Majo → a pagina 9

Danno da 263 milioni per l'ex Provincia Raggi, Zinga e un palazzo pieno di guai

Di Corrado → a pagina 7

Per fermare i roghi tossici Vigilanza 24 ore su 24 Esercito nei campi rom

Conti → a pagina 16

Buona TV a tutti
Il coraggio dell'«Arena»
di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

ALL'INTERNO
FISH ROOM
MULTISENSORIALE

- Trattamenti estetici
- Effetto Pet Therapy
- Effetto antistress
- Benessere Psicofisico

Love Fish Ok!
FISH WELLNESS & SPA

INFO PRENOTAZIONI: **06 45557020**
Piazzale Pietro Nenni, 12 - Ariccia
www.lovefishokariccia.com

Il cantante pugliese nella black list dell'Ucraina: «È amico di Putin» Al Bano? No, Al Bando. Kiev lo caccia

■ Al Bano è una minaccia per la sicurezza dell'Ucraina. Il cantante pugliese è stato inserito dal ministero della Cultura di Kiev nella lista delle persone, ritenute una minaccia alla sicurezza nazionale. La «blacklist» è stilata sulla base delle richieste del Consiglio di Sicurezza e difesa nazionale del Paese, dei servizi di sicurezza ucraini e del Consiglio della Tv e radio nazionali. Nell'elenco, pubblicato sul sito web del dicastero, ci sono al momento 147 persone.



Barlozzetti e Lighi → a pagina 13

Martedì 12 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 60 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

* In abbonamento ed allegato ad un'edizione con Capital a € 4,50 ItaliaOggi € 1,70 - MarketingOggi € 0,80 - Capital € 2,50

Uk € 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 **€4,50***



COMMISSIONE TAX3
Riciclaggio, la Svizzera rimane ancora un Paese pericoloso
Chirri a pag. 31

MINIMI
Forfettario e sostitutiva, splanamento triennale
Mandolei a pag. 33

ENTI LOCALI
Più flessibilità nella gestione contabile dei lavori pubblici
Barbero a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Professionisti - La risoluzione sulla chiusura della partita Iva
Copertura vaccinale - Il documento del Minsalute
Rilascio catastale - L'ordinanza della Cassazione
10 ONLINE

Qual è il posto più sofisticato al mondo per gli americani? Milano. Lo dice il Wall Street Journal
Angelo Codevilla a pag. 12

ItaliaOggi

www.italiaoggi.it
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Un portale per incentivi alle pmi

Di Maio a ItaliaOggi: in rete, al servizio delle aziende, 12 amministrazioni pubbliche, che gestiscono 60 misure di aiuti alla crescita, per oltre 20 mld

Un portale incentivi con un occhio di riguardo per le startup: 12 amministrazioni, che gestiscono oltre 60 misure al servizio della crescita e 20 mld €. Sui reati tributari inasprimento delle sanzioni ma anche taglio del cuneo fiscale. A chi ha perso la Napi e non rientra tra i beneficiari del reddito di cittadinanza, la riforma dei centri per l'impiego dà la chance di rientrare nel mercato del lavoro. Lo dice il ministro del lavoro e dello sviluppo economico, Luigi Di Maio, a ItaliaOggi.

SEMPRE IN ONDA
Canale 5 scommette tutto su Barbara D'Urso
Piazzotta a pag. 19

Una maggioranza trasversale siciliana si sta battendo per il Ponte sullo Stretto



Il bisticcio sulla Tav? Poca cosa in confronto al macigno che sta per lanciare nello stagno delle grandi opere la Regione Sicilia. Si, torna in auge nientemeno che il Ponte sullo Stretto, supportato questa volta dai lavori in corso in mezza Europa per sviluppare l'alta velocità. Senza il Ponte - è il ragionamento - l'Isola si ritroverà del tutto emarginata dai grandi collegamenti internazionali. Di qui la mobilitazione perché l'opera venga realizzata, ricorrendo come per la Tav ai fondi europei. Dodici consiglieri regionali hanno costituito l'intergruppo bipartisan Continuità territoriale, sviluppo delle infrastrutture e Ponte sullo Stretto.

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
Il presidente francese Emmanuel Macron, non solo ha redatto il suo aureolato programma sul futuro dell'Europa ma, per assicurargli la massima diffusione, lo ha fatto anche pubblicare in contemporanea, oltre che nelle testate più importanti in tutti i paesi dell'Unione europea, anche nel più diffuso quotidiano francese Le Parisien e in nove fra le testate più vendute della stampa regionale transalpina. Di questo manifesto si sono evidentemente interessati anche tutti gli altri media, tg di tutt'Europa in testa. Ebbene la società di sondaggi Olasa Destau Consulting ha accertato che il 59% dei francesi, di questo appello, non ha mai sentito parlare. Non solo. L'indagine ha anche accertato qual è stata l'adesione in base al livello di reddito. Solo il 31% dei francesi che guadagnano meno di 1.500 euro al mese sono d'accordo con Macron. Quelli invece che guadagnano più di 3.500 euro al mese sono d'accordo per il 66%. Più sono ricchi e più sono d'accordo con Macron che non può quindi aspirare di prendere il voto dei poveri.

INTESA IN EUROPA
Elettrodomestici, nuova etichetta: si torna alla scala da A a G
Di Mambro a pag. 35

PREMI AL BEST
Nascono gli MF Fashion e gli MFL Design Awards
a pag. 17

MARKETING
Loison punta sempre più sui dolci di lusso
Greguoli a pag. 17

È IL 30% DEI REDATTORI
L'agenzia Reuters taglia posti di lavoro anche in Francia
Galli a pag. 21

EDITORIA
Brambilla nuovo direttore del Quotidiano nazionale
a pag. 20

EX SOLE 24 ORE
Napoletano prepara un suo nuovo quotidiano
a pag. 20



CREDEM. LA BANCA ASSICURAZIONE CHE SI PRENDE CURA DI TUTTO CIÒ CHE AMI.

Credem Banca, per garantire sicurezza e serenità a te e alla tua famiglia.

Per proteggere tutto ciò che ami, puoi chiedere a Credem: avrai al tuo fianco un esperto che saprà offrirti soluzioni assicurative per ogni tua necessità. Perché non c'è niente di imprevedibile se hai al tuo fianco qualcuno che ti aiuta a prevedere.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Credem Banca è un intermediario assicurativo che propone e distribuisce i prodotti assicurativi emessi dalle imprese di assicurazione. Credem Banca è vigilata da IVASS nel rispetto del R.D. (Decreto) degli intermediari assicurativi. Prima della sottoscrizione dei prodotti assicurativi leggere il set informativo, le condizioni e i documenti informativi precontrattuali (DIP e DIP aggiornati), disponibili presso le filiali di Credem Banca e sul sito internet delle imprese di assicurazione.



Con guida di nuovi regimi figurativi a € 6,90 in più; Con guida di riferimento del fedeltario a € 5,90 in più; con guida Tar 2019 a € 6,90 in più; Con guida di un paese fisale a € 6,90 in più; Con guida di mobilità di cittadinanza e quote TIR a € 6,90 in più; Con guida di distacco dei bilanci 2019 a € 6,90 in più

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MARTEDÌ 12 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 70 | Anno 20 - Numero 70 | www.lanazione.it



PRATO, VIOLENZA A QUINDICENNE: SVOLTA NELL'INCHIESTA Test dna sul figlio della «prof» Clamoroso: il padre è l'allievo



BESSI E BIAGIOTTI ■ A Pagina 5

IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO

UN GIOCO PERICOLOSO

SCUOLA o comune che vai, regola sui vaccini che trovi. L'uguaglianza davanti alla legge è sempre più un miraggio nella vita quotidiana delle famiglie. Non c'è ormai obbligo, diritto, vincolo o facoltà, ad applicazione «nazionale», che non siano gestiti e attuati dalle Pubbliche amministrazioni a seconda della regione, della città, del quartiere nel quale si vive.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di NICOLETTA MAGNONI

TACCHI E REGOLE

UN GRANDE uomo, parlando di sé e della sua lotta, ha colto l'essenza della donna, che inizia a giocare quando il gioco si fa duro. «Io non perdo mai - ha detto Nelson Mandela - O vinco o imparo». Ecco, l'invisibile peculiarità, che resta sottotraccia, sta tutta qui. Individuare gli obiettivi per raggiungerli. La donna che vuole arrivare deve lavorare ben più - e meglio - degli uomini per potersi affermare.

■ A pagina 14

Vaccini a scuola, il giorno del caos

Migliaia di bimbi irregolari. Ma sulla sospensione ogni città fa a modo suo | Servizi ■ Alle p. 2 e 3



RICCI E BENEDETTI A PAGINA 13

L'Ucraina: «Al Bano è un pericolo»

Il governo di Kiev: la «colpa» del cantante? Simpatizzare per Putin | ROSSI e commento di MORANDI ■ A pagina 10

DISASTRO IN ETIOPIA



Sos dei piloti: lasciate a terra quegli aerei

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

ROMA RASSICURA LA UE

Via della Seta e 5G L'offensiva cinese divide l'Occidente

COMELLI ■ A pagina 11

FAMIGLIE

Bankitalia: crescono i tassi per i mutui

Servizio ■ A pagina 19

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

NUOVO LOOK



Colosseo più bello (e più caro)

POLIDORI ■ A pagina 25

D'URSO A SORPRESA



Barbara choc «La mia vita senza sonno»

DEGLI ANTONI ■ A pagina 27

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO
2° RILASCIO: LUTEINA, RAME, SELENO, CROMIO, COSENO, FERRO, ZINCO, CALCIO
3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MARTEDÌ
12
03
19

ANNO 44
N° 80

In Italia
€1,50



Roma



Min 5°C
Max 14°C

Milano



Min 0°C
Max 13°C

RLab
Domani il medico in un chip

Prezzi di vendita all'ingrosso:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,30 - Croazia € 1,90 - Spagna Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,20



Il personaggio

Sorpresa, il dottor Zidane si riprende il Real. Contratto fino al 2022. Sfuma il sogno Juve



Il campionato

Ranieri, buona la prima ma quanta sofferenza. La Var annulla il gol pareggio dell'Empoli

Si poteva evitare

La strage dei volontari in Etiopia, Boeing sotto accusa. Dubbi sul software, Stati e compagnie bloccano l'aereo. "Due schianti in pochi mesi, ha tardato a intervenire". Il gigante Usa crolla in Borsa: "Come dopo l'11 settembre"

L'analisi

LE LACRIME IPOCRITE DI WALL STREET

Federico Rampini

Piangere i morti; prevenire nuove tragedie. L'imperativo della sicurezza spinge tre governi e 22 compagnie aeree a bloccare a terra oltre un centinaio di Boeing 737 Max 8. È lo stesso modello di jet passeggeri caduto due volte: in Etiopia e cinque mesi prima in Indonesia, in circostanze terribilmente simili (subito dopo il decollo). Per la Boeing, il cui titolo crolla a Wall Street, è una giornata nerissima, inizialmente paragonabile all'11 settembre 2001 quando l'intero traffico aereo venne paralizzato. L'orrore e l'angoscia per il bilancio dei morti, gli interrogativi sulle cause del disastro si mescolano con una cinica realtà fatta di affari e geopolitica. Il mistero sulle cause dei due "incidenti gemelli" diventa subito materia di speculazione e strumentalizzazione, entra nel Grande Gioco della sfida tra superpotenze per il dominio del business aeronautico. È davvero troppo presto per additare cause e responsabilità. Ci vogliono settimane e forse mesi perché i tecnici comincino a fare deduzioni dalla "scatola nera" con i dati di volo.

continua a pagina 28 +



Addis Abeba, Etiopia: la cerimonia per i membri dell'equipaggio dell'Ethiopian Airlines morti nell'incidente

Dal nostro inviato
Giampaolo Cadalanu

DEBRE ZEIT (ETIOPIA)

Il luogo del dolore è una distesa di terra nera coperta di sterpi ingialliti. L'odore del carburante la annuncia alle poche auto che si arrampicano sulla carrareccia di sassi fino a sotto le colline di eucalipti. Due ruspe lavorano nel centro dell'area protetta, dove il Boeing 737 Max 8 della Ethiopian Airlines si è infilato nel suolo.

pagina 4. CILLIS, COLARUSSO, FERRARIS e ZUNINO, pagine 2, 3, 4 e 28

La polemica

Via ai bandi farsa Di Maio sulla Tav pensa alla fiducia. Ma Conte tratta: si farà low cost

CIRIACO, GRISERI e PUCCIARELLI
pagina 6 e 7

Il documento

Bruxelles contro l'Italia "No all'accordo con la Cina: così spacca la Ue"

D'ARGENIO, CUZZOCREA e SANTELLI
pagina 13

La legge

Vaccini, i primi bambini esclusi da nidi e materne. Pronte centinaia di espulsioni

BOCCI e STRAMBI
pagina 19

Il caso Sgradito a Kiev

Al Bano, la Puglia feroce che fa paura all'Ucraina

Francesco Merlo

E Pupo? E Toto Cutugno? E i Cugini di Campagna? E Rita Pavone? Abbiamo, noi italiani, tantissimi cantanti-dinamite, adottati e maneggiati senza cautela dai russi, che sono dunque pericolosi per gli ucraini. Perciò ci fa specie che a Kiev abbiano paura solo di Al Bano il quale in tanti anni di acutissimi urli non era ancora riuscito a spaventare nessuno, neppure la delicata Romina. E invece in quella terra smangiata è stato dichiarato nemico dell'ordine pubblico.

pagina 29
CASTELLETTI e MORETTI, pagina 12



L'intervista Tim Berners-Lee

L'uomo che creò Internet "Fermere i cattivi del web"

Luca Fraioli



Tim Berners-Lee, 63 anni
pagina 31



Zidane a Madrid "Mi volevano in tanti ma il Real è da sempre casa mia"

JACOPO D'ORSI — P. 35



Champions Per la Juventus è la notte più lunga. Contro l'Atletico il destino è nelle prodezze di CR7

ANTONIO BARILLA E GIANLUCA ODDENINO CON UN COMMENTO DI PAOLO BRUSORIO — PP. 21-34-35



LA STAMPA



MARTEDÌ 12 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C || ANNO 153 || N. 70 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DGB - TO || www.lastampa.it

G.N.

L'EUROPA DETTA LE REGOLE: FATE AFFARI, MA RICORDATE CHE SONO NOSTRI RIVALI

Di Maio rassicura gli Usa "L'accordo con la Cina non è un'intesa politica"

F35, giallo sul pagamento, ma la Difesa garantisce: siamo pronti a saldare

RETROSCENA

IL RITORNO A SORPRESA DEI PARTITI

UGO MAGRI — P. 21

Sul patto tra Italia e Cina, Di Maio rassicura l'America: «L'accordo con Pechino non è un'intesa politica». Sui caccia F35 la Difesa garantisce: siamo pronti a pagare. Intanto l'Europa detta le regole: fate affari, ma ricordate che sono nostri rivali.

BARBERA, BARONI, BRESSOLIN, LOMBARDO, SEMPRINI E SORGI — PP. 2-5

IL LEADER GRILLINO

La nuova fidanzata "Io, stregata dal coraggio di Luigi"

MICHELA TAMBURRINO — P. 8 ROMA

Al Bano nella lista nera di Kiev: "Putin? L'ho visto tre volte"



L'Ucraina ritiene Al Bano (nella foto a Mosca) «una minaccia alla sicurezza nazionale» INTERVISTA DI PIERO NEGRI — P. 23

STAMPA PLUS ST+

TRASPORTI

GRAZIA LONGO

Altra frenata brusca Il mistero della metro scuote Milano

P. 13



LAVORO

GIUSEPPE BOTTERO

Fca, firmato il nuovo contratto: aumenti del 2%

P. 18



LE STORIE

PAOLA GUABELLO

Biella, nelle foto di Sella rivivono i ghiacciai perduti

P. 25

PAOLA SCOLA

A Cervere, in viaggio nella valle dei porri che curano ogni male

P. 25

INTERVISTA AL PROFETA DEI MORMONI

"Insieme al Papa nella sfida globale per i migranti"

PAOLO MASTROLILLI ROMA



Guardando alle difficoltà che dominano la nostra epoca, Russell Nelson vuole lanciare questo messaggio: «Le cose che ci uniscono sono molto più importanti di quelle che ci dividono». Il presidente e profeta della Chiesa di Gesù Cristo dei Santi degli Ultimi Giorni ci accoglie nel Tempio di Roma.

CONTINUA A PAGINA 10

VAX-NO VAX, L'ORA DELLE SCELTE

NEI VACCINI IL DILEMMA DEI GENTORI

MARIA CORBI

No Vax. Sì Vax. Quanto dolore, quanta disinformazione, quanta rabbia dietro a quello che non dovrebbe essere un derby. Da oggi i bambini fino a sei anni che non sono stati vaccinati resteranno fuori dalle loro aule degli asili nido e delle scuole materne. Saranno pochi per fortuna, ma certamente anche l'esclusione di un solo bambino è dolorosa. Come lo è la vulnerabilità dei piccoli esposti al rischio di ammalarsi perché in classe ci sono compagni che non sono vaccinati. Per non parlare del danno per i bambini che non possono vaccinarsi a causa di una particolare condizione di salute e che vengono salvaguardati solo da una comunità «vaccinata», dall'effetto «gregge».

CONTINUA A PAGINA 21

AMARILE, GALEAZZI E TOMASELLO — P. 9

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
www.enotecainord.it

BUONGIORNO

Ogni volta che ci si chiede se l'Italia sia un paese razzista (e succede sempre più spesso, nelle trasmissioni tv, a cena), a me viene in mente Erno Egri Erbstein. È un uomo che noi granata conosciamo bene: fu l'architetto del Grande Torino e morì a Superga nella sciagura di cui il 4 maggio ricorrerà il settantesimo anniversario. Mi viene in mente Erbstein, ungherese e figlio di padre ebreo, e quanto è sciocca la domanda, perché un paese non potrà mai essere razzista o non razzista, ed è una qualifica - razzista o non razzista - difficile da applicare irrimediabilmente anche a una sola persona. In tutti noi c'è una quota di pregiudizio, è inevitabile, dipende da quanto lo assecondiamo, sale o scende secondo le circostanze, talvolta è combattuto e dominato, altre volte resta nascosto in un angolo,

Il sor Ernesto

MATTIA FELTRI

lo, altre ancora ci porta dritti all'abisso. Mi viene in mente Erbstein, quest'umanista che applicò la filosofia, la psicologia e le scienze alimentari al calcio, e si svelò agli sportivi conducendo la Lucchese dalla serie C al sesto posto in serie A. A Lucca era un re e lo chiamavano sor Ernesto. Quando rientrava con la squadra vittoriosa da trasferire di sentito antagonismo, lo aspettavano alle porte della città e lo portavano in trionfo sulle mura. Smisero di chiamarlo sor Ernesto quando nell'estate del '38 furono varate le leggi razziali: non lo salutarono più, lo guardavano di sbieco, e lui dovette fuggire a Torino, e poi anche via da lì, di ritorno a Budapest dove gli diede la caccia Adolf Eichmann. Non dobbiamo chiederci se siamo razzisti o no, ma quanto siamo disposti a cedere al soffio del vento. —

Coalvi

IN EDICOLA

Patrimoni

AGGIUDICATO!

IL MENSILE PATRIMONI

Tod's studia la svolta Utili 2018 a 47 milioni

Il patron Della Valle: investiamo per la crescita futura Palazzi in MFF



Un look Tod's

ME

il quotidiano dei mercati finanziari

Ora Ryanair congela i soci inglesi

In vista della Brexit il vettore sterilizza i titoli degli azionisti britannici **Zoppo a pagina 6**

Anno XXX n. 050

Martedì 12 Marzo 2019

€4,50* *Classedificatori*

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Capital a €4,50 (MF-€2,00 + Capital €2,50)



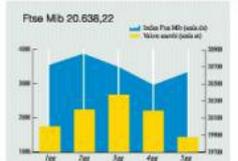
IN ALLEGATO

Capital

CIRCULAR ECONOMY

Con MF Allegato in Capital n. 50 a €7,00 (€4,50 + €2,50) Con MF Allegato in Living n. 43 a €7,00 (€4,50 + €2,50)

Spedire in A.P. art. 1, L.11. 4804, DCB Milano - IRE €1,40 - C.A. €38,00 Francia €1,00



BORSA +0,75% 1€ = \$1,1244

BORSE ESTERE

Dow Jones	29.806	Euro-Yen	124,91
Nasdaq	7.854	Euro-Ftse	1.1349
S&P 500	21.195	Bip 10 Y	3,3007
Francfort	11.843	Bund 10 Y	
Zurigo	8.241	FUTURE	
Londra	7.191	Euro-Sp	129,22
Parigi	8.288	Euro-Bund	166,46
		US T-Bond	146,41
VALUTE-RENDIMENTI		Fino Mib	20,850
Euro-Dollari	1,1244	S&P500 Cme	2,7795
Euro-Sterlina	0,8824	Nasdaq100 Mf	7,188

FOCUS OGGI

Per le banche italiane si riapre il mercato dei bond
Dopo un lungo stop, nelle ultime settimane si sono registrate otto emissioni (ieri è toccato a Biper). Lo spread stabile ha ristretto i rendimenti di 140 punti rispetto ai massimi di novembre
Gualtieri a pagina 4

Private equity, 2018 da record
Secondo i dati Aif, l'anno scorso sono stati effettuati investimenti per 10 miliardi di euro
Cervini a pagina 17

I Levi's puntano a un valore di oltre 6 miliardi in borsa
Per i jeans fissata a 14-16 dollari per azione la forchetta di prezzo per una capitalizzazione iniziale di 5,4-6,17 mld
Ferraro in MF Fashion

NOZZE DEUTSCHE-COMMER. IL MINISTRO DELLE FINANZE TEDESCO SCHOLZ CONFERMA LE TRATTATIVE

Berlino crea la super-banca

L'operazione potrebbe essere annunciata nei prossimi giorni. Previsto un maxi-aumento di capitale. Lo Stato parteciperà all'operazione. Dubbi del mercato su tempi e modalità dell'intervento pubblico
(Bertolino a pagina 3)

IL FONDO INCASSA IL PARERE FAVOREVOLE DEL PROXY ISS, CHE CONSIGLIA DI VOTARE CONTRO LA REVOKA DI 5 CONSIGLIERI

Elliott verso la conquista dell'assemblea Tim

Intanto prosegue il botto e risposta tra azionisti. E Vivendi mette sotto accusa anche i metodi di Singer
(Follis a pag. 9)

DE BENEDETTI

Fusione Cir-Cofide, il re delle scatole cinesi adesso accorcia la catena
(Montanari a pagina 15)

SCOSSA AL VERTICE DELL'ISTITUTO

Banca Ifis, al posto di Bossi arriva Colombini (ex Unipol) Il titolo crolla in borsa: -11%
(Montanari e Peveraro a pagina 5)

DOPO LA TRAGEDIA IN ETIOPIA

Boeing cade a Wall Street, nel mirino il software che gestisce il decollo del 737 Max
(Carosielli a pagina 7)

Il fondo Advent si rimangia Popa e Cerved scivola a Piazza Affari

(Montanari a pagina 11)

Bruxelles boccia lo scudo anti-spread chiesto dalle compagnie italiane

(Messia a pagina 10)

IL ROMPIESPREAD

Per il ministero della Cultura ucraino Albano è al 45° posto tra le minacce alla sicurezza nazionale. Le solite pastette, al Telegatto era primo

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLLECITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS 4,50% INVERSE FLOATER IN DOLLARI STATUNITENSIS (LE "OBBLIGAZIONI")

Goldman Sachs

SECURITIES DIVISION
Securitized Products

NUOVE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS

4,50% INVERSE FLOATER IN DOLLARI STATUNITENSIS

CODICE ISIN	XS1949610908
DATA DI EMISSIONE	22 FEBBRAIO 2019
DATA DI SCADENZA	22 FEBBRAIO 2024
VALORE NOMINALE	USD 2.000
CEDOLA FISSA* i primi due anni	4,50%
CEDOLA VARIABLE* DIFFERENZA TRA 4,50% E USD LIBOR 3 MESI dal terzo anno a scadenza	minimo 1,00% massimo 4,50%

* Cedola annua nella valuta di denominazione da intendere al lordo degli oneri fiscali applicabili.

Le nuove **Obbligazioni Goldman Sachs 4,50% Inverse Floater in Dollari Statunitensi** emesse da Goldman Sachs Finance Corp International Ltd., Jersey e garantite da The Goldman Sachs Group, Inc., Delaware, USA (Rating Garante Moody's: A3 / S&P: BBB+ / Fitch: A), con durata 5 anni, offrono agli investitori flussi cedolari annuali fissi pari a 4,50% per i primi due anni e flussi cedolari annuali variabili dal terzo anno fino a scadenza pari alla differenza tra 4,50% e il tasso USD Libor a 3 mesi, con valore minimo pari all'1,00% e valore massimo pari a 4,50%. A scadenza è previsto il rimborso integrale del valore nominale nella valuta di denominazione.

È possibile acquistare le Obbligazioni sul Mercato Telematico delle Obbligazioni di Borsa Italiana S.p.A. (MOT, segmento EuroMOT) attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online.

Il pagamento delle cedole ed il rimborso del capitale avvengono nella valuta di denominazione (Dollari Statunitensi). Pertanto, il rendimento complessivo delle Obbligazioni espresso in Euro è esposto al rischio derivante dalle variazioni del rapporto di cambio tra la valuta di denominazione dei titoli e l'Euro. Ciò vuol dire che, nel caso di deprezzamento della valuta di denominazione rispetto all'Euro, l'investimento potrebbe generare una perdita in Euro.

Avvertenze:
Prima di procedere all'investimento si invitano i soggetti interessati a leggere attentamente la documentazione per la quotazione - il prospetto di base datato 20 febbraio 2019 ed i relativi supplementi (il "Prospetto di Base") approvato, ai sensi della Direttiva 2003/71/CE (la "Direttiva Prospetti"), della Luxembourg Commission de Surveillance de Secteur Financier (la "CSSF"), che ha effettuato le procedure di notifica di cui all'art. 98 del D.Lgs. 58/1998, ed in particolare i fattori di rischio ivi contenuti e i Final Terms relativi alla quotazione delle Obbligazioni datati 22 febbraio 2019 - reperibili sul sito web www.goldman-sachs.it, nonché il Documento contenente le informazioni chiave (KID) relativo alle Obbligazioni disponibile sul sito web www.goldman-sachs.it.

L'Emittente si riserva il diritto di diminuire in ogni momento l'ammontare emesso cancellando il relativo ammontare di Obbligazioni che non risultassero ancora acquistate dagli investitori. Avviso di tale cancellazione delle Obbligazioni verrà dato sul sito di Borsa Italiana S.p.A. Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emittente e del Garante. Nel caso in cui l'Emittente e il Garante non siano in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere in parte o del tutto il capitale investito.

La cedola annuale fissa sono pari a 4,50% lordo (3,33% netto). Tali cedole non sono legate all'andamento del tasso USD Libor. Pertanto qualora tale tasso di riferimento dovesse essere superiore all'ammontare della cedola fissa, gli investitori non ne beneficerebbero.

La cedola annuale variabile lordo sono legate alla differenza tra 4,50% e il tasso di riferimento (USD Libor 3 mesi), con valore minimo 1,00% e valore massimo 4,50%. In uno scenario in cui il tasso di riferimento assume un valore superiore al 4,50%, la cedola annuale variabile lordo risulterebbe pari al suo valore minimo (ovvero 1,00% lordo, 0,74% netto). Viceversa, in uno scenario in cui il tasso di riferimento assume un valore inferiore allo 0,00%, la cedola annuale variabile lordo risulterebbe pari al suo valore massimo (ovvero 4,50% lordo, 3,33% netto), pertanto gli investitori non ne beneficerebbero.

Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (se effettuata prima della scadenza) delle stesse sul mercato. Tali prezzi dipendono da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emittente e del Garante e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sensibilmente rispettivamente dal prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLE OBBLIGAZIONI, I RELATIVI RISCHI E PER SCARICARE IL DOCUMENTO CONTENENTE LE INFORMAZIONI CHIAVE (KID): www.goldman-sachs.it

* L'imposta sostitutiva italiana applicabile alle Obbligazioni, è vigente al momento dell'emissione, è pari al 26%. L'ammontare di tale imposta potrebbe variare nel tempo.
Dichiarazione: Le Obbligazioni non sono destinate alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. persons e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persons. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'adeguatezza al proprio profilo di investimento e, in caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la quotazione.
Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere (i) copiata, fotocopiata o duplicata in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuita.
© Goldman Sachs, 2019. Tutti i diritti sono riservati.

Il Secolo XIX

Primo Piano

Concessioni, i terminal mettono sotto accusa la maxi-proroga

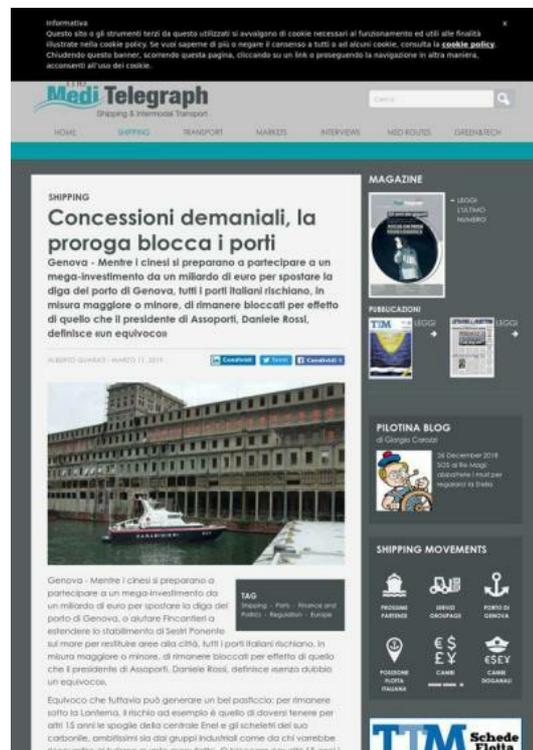
Alberto Quarati /GENOVA Dopo **Assoport**, anche i terminalisti italiani chiedono un intervento legislativo del governo per chiarire il passaggio della legge di Bilancio (precisamente il comma 682 dell' unico maxi-articolo che compone la norma) che prolungando le concessioni demaniali marittime di 15 anni rischia di bloccare le banchine italiane. Proprio la Regione Liguria il mese scorso è uscita con una circolare nella quale viene esplicitato che la proroga scatta in automatico, indipendentemente che si tratti «di attività turistico ricreative» od «servizi pubblici, servizi e attività portuali e produttive», seppure contestualmente «non possono essere rilasciate concessioni né ampliamenti su aree al momento libere»: con il rischio di bloccare alcuni investimenti importanti (riqualificazione Henneqbique a Genova, Waterfront alla Spezia). «Così com' è, si tratta di una norma iniqua e irrazionale, che dubito sia stata scritta da un demanialista - spiega Luigi Robba, direttore di Assiterminal -. Il comma 682 non è chiaro, e si presta a interpretazioni, come abbiamo visto nel caso della Liguria, e rischia di prestare il fianco a qualche leguleio, a qualche avvocaticchio in cerca di cause facili. Eppure basterebbe risalire fino al comma 678 dello stesso articolo, per capire che la legge non fa riferimento ai terminal portuali. Il comma 682, nello specifico, rimanda all' articolo 1 del decreto convertito con la legge 494 del 1993, che elenca su quali beni demaniali può essere rilasciata una concessione dello Stato. Il ministero dei Trasporti potrebbe inserire una norma interpretativa nella quale, ad esempio, si aggiunge il riferimento all' articolo 7 di quello stesso decreto, che in sostanza stabilisce come gli enti portuali (oggi Autorità di sistema portuale) possano disciplinare le concessioni in modo differente nei territori delle proprie circoscrizioni».



Concessioni demaniali, la proroga blocca i porti

ALBERTO QUARATI

Genova - Mentre i cinesi si preparano a partecipare a un mega-investimento da un miliardo di euro per spostare la diga del porto di Genova, o aiutare Fincantieri a estendere lo stabilimento di Sestri Ponente sul mare per restituire aree alla città, tutti i porti italiani rischiano, in misura maggiore o minore, di rimanere bloccati per effetto di quello che il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, definisce «senza dubbio un equivoco». Equivoco che tuttavia può generare un bel pasticcio: per rimanere sotto la Lanterna, il rischio ad esempio è quello di doversi tenere per altri 15 anni le spoglie della centrale Enel e gli scheletri del suo carbonile, ambittissimi sia dai gruppi industriali come da chi vorrebbe riconvertire al turismo questo manufatto. O bloccare per altri 15 anni i lavori all' Hennebique, dove Autorità di sistema portuale e Comune sognano un porto per le crociere di lusso della Msc al posto del mostro di cemento armato che divide il centro storico dal mare, la Stazione marittima dal Porto Antico. O ancora, bloccare il rilancio del porto di Taranto, dove i turchi di Yilport sono in attesa della concessione per far ripartire lo scalo, abbandonato proprio dai cinesi stanchi della burocrazia italiana in favore del Pireo. Eppure così è scritto nell' ultima legge di Bilancio dello Stato: dove all' art. 1, commi da 682 a 684, si prevede l' estensione della durata delle concessioni dei beni demaniali marittimi per 15 anni. Una norma che sterilizzando gli effetti della direttiva europea Bolkestein, favorisce i titolari degli stabilimenti balneari. Ma questo il testo della legge non lo specifica, così che sotto il cappello delle concessioni demaniali marittime finiscono anche quelle portuali: terminalisti, industrie, servizi tecnico nautici. A sostegno di questa impostazione, una circolare della Regione Liguria (dipartimento Territorio e ambiente, settore Tutela paesaggio e demanio marittimo) nella quale si legge: «A parere di questo settore tale estensione riguarda le concessioni rilasciate per tutte le attività disciplinate (...) dalla legge 494/1993, e cioè servizi pubblici, attività portuali e produttive, attività turistico-ricreative, nonché le concessioni per finalità residenziali e abitative». Non solo: «In linea generale, e in assenza di eventuali chiarimenti o correttivi della legge - prosegue la circolare - non possono essere rilasciate nuove concessioni né ampliamenti su aree al momento libere da concessioni». Nella newsletter del porto di Livorno, Port News, che sabato ha anticipato il tema, si ipotizza addirittura un taglio orizzontale delle concessioni portuali vigenti, nel senso che chi ha per esempio un contratto 60ennale, nel 2034 se lo vedrà rescisso. Il rischio maggiore, avvertono gli esperti consultati dal Secolo XIX, è che chi oggi ha in mano una concessione con relativo piano industriale in scadenza, può rivendicare il diritto - senza ritorni per il territorio, senza investimenti, senza un' idea se non quella di fare cassa sfruttando il suolo pubblico - di rimanere lì dove si trova per altri tre lustri. Oppure al contrario, chi vuole investire ed è in attesa di una concessione, rischia di non poterlo fare. «Credo si tratti di un equivoco - commenta interpellato sul tema Rossi -. Quella norma nella legge di Bilancio va interpretata in senso teleologico, la finalità è chiara e non riguarda i porti. Questa settimana ci attiveremo per chiedere al ministero dei Trasporti un' intervento legislativo interpretativo». Se è solo un equivoco, questo potrebbe bastare a non innescare un caso. Se invece il governo confermasse la sua impostazione, l' unico rimedio sarebbe la denuncia in sede comunitaria per ottenere una procedura di infrazione. E sarebbe l' ennesima trincea aperta sul fronte delle concessioni portuali in Italia.



Asse commerciale con la Cina politica e imprese si dividono «Chi ci guadagna davvero?»

Alessandro Zuin

Il dilemma è servito: i cinesi ce li facciamo (potenti) amici oppure ci tiriamo il nemico fin dentro le porte di casa?

Oscillano tra questi due estremi le posizioni che corrono lungo la Via della Seta, intesa come iniziativa strategica di penetrazione logistica e commerciale della Cina verso ovest, che sta alla base del memorandum d'intesa che il nostro Paese potrebbe firmare - il condizionale è quanto mai d'obbligo, come si capirà qui di seguito - con il governo di Pechino, in occasione della visita in Italia che il presidente cinese Xi Jinping effettuerà a partire dal 21 marzo. La sola ipotesi che questo si verifichi, tanto per intendersi, ha fatto irritare vistosamente gli Stati Uniti, che con la Cina hanno ingaggiato una guerra commerciale dichiarata a colpi di dazi e divieti. Non è un caso il fatto che l'Italia, se mai firmasse questo accordo, sarebbe il primo e per ora unico Paese del G7 ad abbracciare la Belt and Road Initiative (questo è il nome in codice del Piano di Pechino).

La cosa ci riguarda eccome, perché fra i terminali europei della nuova Via della Seta ci sono i porti dell'Alto Adriatico, cioè Venezia e Trieste. Un altro è quello, diretto concorrente, di Genova, il cui presidente ha già spalancato le braccia agli amici cinesi, dichiarandosi pronto a costituire una società mista con la potentissima Cccc (sigla che sta per China Communications Construction Company, colosso statale delle infrastrutture, che ha qualcosa come 116 mila dipendenti) per la progettazione e la costruzione di opere portuali.

A giudicare dalle dichiarazioni pubbliche, pare che il più entusiasta sostenitore dell'accordo, sul versante governativo nostrano, sia il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci, economista palermitano vicino a Matteo Salvini e alla Lega. Sul piano locale, anche il governatore leghista del Friuli Venezia Giulia, Max Fedriga, si è proclamato entusiasta per le prospettive che l'eventuale accordo aprirebbe per lo scalo portuale di Trieste: «Siamo pronti a dare il benvenuto - ha dichiarato Fedriga - a chiunque sia intenzionato a investire qui, senza preclusioni. Possiamo interloquire sia con la Cina, sia con altri Paesi, le obiezioni di Trump non mi preoccupano».

Invece preoccupano, a quanto si legge, più di qualcuno ai piani alti della Lega. Un altro sottosegretario di provata fede salviniana, Guglielmo Picchi (Esteri), ha detto esplicitamente che l'adesione italiana alla Belt and Road Initiative cinese «va come minimo approfondita». Come dire: finché non sappiamo esattamente cosa c'è dentro il memorandum proposto dai cinesi non se ne fa niente, piuttosto meglio rinviare.

Segno che le pressioni di Washington si sono fatte sentire, eccome. Dal territorio, intanto, cominciano a fioccare le reazioni preoccupate. Ieri i presidenti di Confcommercio, Carlo Sangalli, e di Confturismo, Fabrizio Palenzona, hanno inviato un'accorata lettera al premier Giuseppe Conte e al ministro Danilo Toninelli, esortandoli alla «massima prudenza» sull'accordo Italia-Cina.

«L'Italia sarebbe l'unico Paese di particolare rilevanza a siglare l'intesa - scrivono -, considerato che, sempre di più, l'Unione Europea evidenzia un disegno egemonico sotteso a tale progetto. Si parla di investimenti a Trieste e Venezia. Addirittura a Genova l'autorità di sistema ha annunciato di voler costituire una società con il gruppo cinese Cccc, in deroga a tutte le norme vigenti». Infatti, risulta che la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali abbia avviato

un'istruttoria sulla specifica questione. Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, si dichiara come minimo perplesso, soprattutto in considerazione della stizzita reazione americana: «Gli Stati Uniti non sono una cosetta da poco, sono gli Stati Uniti. Noi riteniamo che sia molto importante quello che dicono, vanno ascoltati molto bene. E pensiamo che un conto è collegarci con i mercati mondiali, un altro conto è diventare colonia di altri (i cinesi, ndr). Io sono con gli Stati Uniti d'America». E se la Via della Seta dovesse passare da Trieste, dove sem



brano così entusiasti, anziché da Venezia? Brugnaro taglia corto: «Non abbiamo ancora capito se il governo e il ministero dei Trasporti abbiano un progetto. Quando ce l'anno o diranno, faremo le nostre osservazioni». Rimane il fatto che i presidenti delle Autorità portuali, tra cui il veneziano Pino Musolino e il triestino Zeno D' Agostino, sono invitati a fare parte della delegazione che, il giorno 22, incontrerà a Roma gli emissari del governo cinese. Sull' argomento, Musolino si era già espresso chiaramente nei mesi scorsi: la strategia della Via della Seta - è il suo pensiero - può costituire una grande opportunità, purché gli accordi siano pienamente reciproci e tengano nel giusto conto gli interessi nazionali e il quadro geopolitico più generale. Altrimenti il rischio, evidenziato dal presidente di Unindustria Pordenone, Michelangelo Agrusti, «è che ci portiamo in casa un competitor temibile, senza peraltro una contropartita chiara».

L' intesa Italia-Pechino prevede la cooperazione finanziaria

La nuova Via della Seta. Connettività, porti, autostrade e ferrovie, secondo la bozza di accordo, sono i punti chiave della cooperazione. Palazzo Chigi: euro-atlantici anche dopo l' ok alla Cina

Gerardo Pelosi

Non è ancora del tutto dissinescata la "mina" Bri (Belt and Road Initiative, nuova Via della Seta cinese) che divide Lega e Movimento Cinque stelle. I problemi non mancano e terranno molto desta l' attenzione dei negoziatori italiani e cinesi da qui al 23 marzo.

È quello, infatti, il giorno in cui il ministro dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio firmerà con il suo omologo cinese a Villa Madama, nel quadro dei colloqui tra il premier, Giuseppe Conte e il presidente cinese, Xi Jinping, il Memorandum of Understanding che rappresenta la cornice legale (Legal framework), contenitore entro il quale far confluire in futuro i vari progetti infrastrutturali italo-cinesi della Bri.

Sei i paragrafi divisi in sette cartelle per chiarire che il Mou, del quale il Sole 24 Ore ha ottenuto una copia, «non costituisce un Accordo internazionale che può comportare diritti e obbligazioni di diritto internazionale» e - precisa una nota di Palazzo Chigi - «non vale a ridisegnare il quadro dei rapporti politici e la collocazione euro atlantica del nostro Paese». Resterà valido per i prossimi cinque anni rinnovabili per altri cinque. Il Mou, oltre a richiamare il Forum sulla Bri tenutosi a Pechino nel maggio 2017 (era presente tra gli altri l' ex premier Paolo Gentiloni) e il comunicato congiunto della nona commissione mista italo-cinese tenutasi a Roma il 25 gennaio scorso, impegna le parti a «rispettare i principi della Carta europea sullo sviluppo sostenibile e inclusivo in linea con l' agenda 2030 per lo sviluppo e gli accordi di Parigi sul clima così come gli obiettivi sull' agenda strategica per la cooperazione Ue-Cina 2020 per connettere Europa e Asia adottati nell' ottobre 2018». Il secondo paragrafo elenca le aree di possibile cooperazione: dalle politiche di connettività e standard ai trasporti, logistica e infrastrutture ai flussi commerciali e di investimenti alla cooperazione finanziaria, dalla cooperazione culturale e scientifica alla green economy.

«Le parti - è scritto - esploreranno modelli di cooperazione di reciproco beneficio per supportare l' implementazione del maggior numero di programmi inseriti nella Bri».

Il testo del MoU accoglie quindi le prudenze di Bruxelles anche se il prossimo Consiglio europeo il 22 marzo prossimo (in coincidenza con l' arrivo in Italia del presidente cinese Xi) dovrebbe discutere le proposte alla Commissione dell' Alto rappresentante per la politica estera e di Difesa Federica Mogherini che introducono misure molto più restrittive nell' agenda strategica dei rapporti tra Ue e Cina. Le preoccupazioni Usa comunque restano a cominciare dall' intesa sulla logistica del **Porto di Trieste** che potrebbe essere firmato il 23 marzo. Matteo Salvini si è mostrato più sensibile alle preoccupazioni Usa rispetto al M5S. «Se si tratta di aiutare imprese italiane ad investire all' estero siamo disponibili a ragionare su chiunque - ha spiegato il vicepremier - ma se si tratta di colonizzare l' Italia e le sue imprese da parte di potenze straniere, no. E il trattamento dei dati sensibili è interesse nazionale. Quindi il discorso delle telecomunicazioni e del trattamento dei dati non può essere meramente economico».

Il riferimento è alla sperimentazione in cinque città italiane del 5G di Huawei, intesa che resterà fuori dagli accordi che verranno firmati durante la visita di Xi come ha chiarito ieri il Mise ricordando che lo scorso febbraio «il ministro Di Maio ha istituito presso l' Iscti del Mise il Centro di valutazione e certificazione nazionale per la verifica delle condizioni di sicurezza e dell' assenza di vulnerabilità di prodotti, apparati, e sistemi destinati ad essere utilizzati per il funzionamento di reti, servizi e infrastrutture strategiche, nonché di ogni altro operatore per cui sussiste un interesse nazionale». Oggi il premier Conte dovrà chiarire davanti al Copasir se e in quale misura il Mou potrebbe mettere a rischio la sicurezza nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Trieste

Al terminal Samer la più grande ro-ro mai approdata a Trieste

La Ephesus Seaways è una nuova nave dell' armatore DFDS

Mercoledì 13 marzo è atteso nel porto di Trieste il più grande traghetto merci mai approdato nello scalo giuliano. A bordo della nuova M/N Ephesus Seaways, consegnata lo scorso 31 gennaio all' armatore DFDS, si svolgerà nell' occasione la tradizionale cerimonia di benvenuto per il viaggio inaugurale. Lo ha annunciato il presidente della Samer & Co. Shipping S.p.A. Enrico Samer, sottolineando come "l' arrivo a Trieste della ro-ro Ephesus Seaways sia un concreto passo verso il ruolo sempre più centrale del Terminal ro-ro del porto di Trieste: questa nave - ha detto Enrico Samer - è molto avanzata dal punto di vista tecnologico, della sicurezza marittima, garantisce maggiore efficienza e una capacità di carico quasi doppia rispetto alle navi attualmente impegnate sull' Autostrada del mare Trieste/Turchia. Grazie all' impiego della nuova ro-ro Ephesus Seaways, i clienti hanno la possibilità di aumentare i rispettivi traffici tra il Medio Oriente, l' Europa centrale e l' Europa del Nord". Ephesus Seaways - così battezzata dall' armatore DFDS, che ha scelto di nominare le nuove navi dedicate alla rotta Turchia-Trieste celebrando i siti archeologici turchi che sono Patrimonio dell' Unesco - è la prima di una nuova flotta di sei traghetti merci ad alta capacità di carico. Lunga 237,4 metri, ha una stazza lorda di 6045 tons, può contenere fino a 450 rimorchi e una velocità di navigazione che raggiunge i 21 nodi. La disposizione interna dei ponti e delle tre rampe di accesso permette di ridurre in maniera considerevole i tempi di carico e scarico. La nave è equipaggiata con sistemi anti-inquinanti di ultima generazione con l' obiettivo di ridurre le emissioni, in particolare quelle di ossido di zolfo, ed è già in regola con le nuove normative in merito, che entreranno in vigore dal gennaio 2020.

Il caso

L' avanzata della Cina sui porti italiani

FILIPPO SANTELLI

Dal nostro corrispondente pechino Trieste, Venezia e Ravenna nell' Adriatico. Genova e Vado Ligure nel Tirreno. Forse anche Gioia Tauro e Taranto a Sud dello Stivale. A dieci giorni dall' arrivo in Italia del presidente Xi Jinping, dalla probabile firma del Memorandum di intesa sulla Via della Seta, i principali porti italiani issano bandiera cinese. In vetrina, un mosaico di accordi con i colossi di Stato mandarini. Una rete color rosso Dragone disegnata attorno alle nostre coste, punto d' approdo ideale per la rotta marittima della Via della seta, porta d' ingresso verso il cuore produttivo dell' Europa.

Il grande paradosso è che nulla o quasi di tutto ciò sarà nel famoso memorandum che fa infuriare Usa e Ue. Quello che Giuseppe Conte e Luigi Di Maio dovrebbero firmare a Roma il 22 marzo con Xi sarà un documento abbastanza generico per provare a evitare le ire degli alleati. Si citeranno i settori dove rafforzare la cooperazione, porti ma anche trasporti aerei o sanità, si assicureranno legami con le reti europee e si farà riferimento agli standard internazionali di trasparenza e reciprocità. Tutto per indorare il punto politico: l' Italia sarebbe il primo paese del G7 e membro fondatore Ue ad aderire al grande piano infrastrutturale di Xi.

In cambio di cosa? Da giorni il governo insiste sulla possibilità per le nostre imprese di entrare nei grandi cantieri della Via della Seta. Difficile, visto che le opere sono dominate dai colossi di Stato cinesi. Il vero punto sono gli investimenti cinesi in Italia, specie nei porti. Dal 2016 il gigante Cosco controlla il Pireo di Atene, ma far risalire le merci lungo i Balcani è difficile. Il progetto di Pechino è trasbordare i container su **navi** più piccole e distribuirli verso i moli tricolori. Trieste è in pole: China Merchants, uno dei maggiori operatori cinesi della portualità, dovrebbe investire sulle banchine e rilevare parte della piattaforma logistica, che è zona franca. La stessa società lo scorso giugno ha creato un centro di ricerca a Ravenna. Mentre Venezia ha siglato un accordo con il Pireo per rafforzare i traffici. Nel Tirreno Genova ha annunciato un accordo con Cccc, primo gruppo di costruzioni del Dragone, che contribuirà a definire le gare per le opere di allargamento del porto. Di recente poi emissari di Pechino si sono rivisti anche a Taranto e Gioia Tauro, che Di Maio vorrebbe vedere coinvolti. Pare una strategia sistematica. Il viaggio di Xi in Italia potrebbe aiutare a chiudere gli accordi in ballo da mesi. Ancora una volta l' impressione è che si potesse arrivare alla firma senza concedere quella italiana sul memorandum: «Se l' Italia era già nelle rotte della Via della Seta perché siglare il documento?

», si chiede Alessia Amighini, responsabile Asia dell' Ispi. «È un accordo politico, con cui Pechino chiede di scegliere da che parte stare».



Callari: livello processi digitali attrae investimenti

Lo dimostra l'interesse per il porto di Trieste nella Via della Seta

Massimo Belli

TRIESTE L'innovazione nell'informatica rappresenta sempre più un elemento di attrattività di un territorio. Lo dimostra il forte interesse per il porto di Trieste nel progetto della Via della Seta, dal momento che proprio lo scalo regionale risulta essere all'avanguardia in quei processi digitali che favoriscono la competitività e l'efficienza. Lo ha detto oggi a Roma l'assessore regionale alla Funzione pubblica, semplificazione e sistemi informativi Sebastiano Callari nel corso del focus La sfida dell'Open Government: sistemi regionali a confronto che ha dato il via alla terza edizione della Settimana dell'Amministrazione aperta. Prima di aver ricordato l'esperienza del porto di Trieste, Callari ha sottolineato il lavoro della Regione sul tema dell'innovazione digitale portando come esempio il Progetto di Sportello Unico digitale dei servizi. A tal riguardo l'assessore ha rimarcato come quello della cittadinanza digitale sia ormai diventato un obiettivo primario per le pubbliche amministrazioni, in quanto una maggior facilità di accesso alla conoscenza aumenta nei cittadini, attraverso la trasparenza, la consapevolezza di quelli che sono i propri diritti. L'idea di Amministrazione aperta ha spiegato poi Callari è proprio questa: un ente pubblico che si dimostra capace di dialogare con le persone e che può diventare un fattore di crescita per il territorio in tutti i campi: dalla cultura all'economia. In questo contesto ha concluso Callari emerge quindi il concetto di partecipazione, inteso come quel grado di coinvolgimento dei cittadini necessario ad aprire virtualmente le porte degli uffici pubblici, in una logica che rifugge da quell'autoreferenzialità che più di qualche volta in passato ha generato una chiusura di tipo burocratico nei confronti delle esigenze e delle richieste dei cittadini.



Porti: progetto Remember per valorizzare il patrimonio culturale

maurizio de cesare

11 marzo 2019 - Si chiama Remember ed è un progetto europeo che nasce per ricordare il valore del patrimonio culturale della fascia adriatica. Ha l'obiettivo di salvaguardare e promuovere questa ricchezza culturale, tangibile ed intangibile, di otto porti italiani e croati, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik. Nel Museo archeologico nazionale delle Marche, giovedì 7 marzo, alle 16, si svolgerà l'incontro di lancio del progetto che ha come capofila l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. I partner sono Università politecnica delle Marche Dica-Dipartimento Costruzioni, ingegneria civile e architettura, e le Autorità di sistema portuale competenti per i porti di Ravenna, Venezia e Trieste. Sul versante croato, le Autorità portuali di Dubrovnik e Zara, Kip-cluster croato logistica, Museo nazionale di Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Remember, acronimo di REstoring the MEMory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced tERritorial growth, è finanziato dal programma di cooperazione europeo Italia-Croazia, con un budget complessivo di 2,8 milioni, per restituire centralità al rapporto porto-città, valorizzando i legami sociali ed economici che si sono sviluppati nel corso dei secoli tra le due sponde dell'Adriatico, e per orientare nuovi percorsi economici basati sulla cultura e sulla diversificazione del turismo, generando nuova occupazione. Con Remember saranno realizzati percorsi turistici e interventi di valorizzazione del patrimonio storico e monumentale, che saranno parte di una strategia di promozione congiunta che avrà come target primario le compagnie di crociera. Il progetto ha inoltre una forte dimensione innovativa: permetterà di allestire otto musei virtuali nei porti di Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato, Dubrovnik. Interventi per rendere interattivo il patrimonio monumentale e di conoscenze di ciascun porto. Un'iniziativa coordinata, che durerà fino a giugno 2021, per promuovere un approccio condiviso alla diversificazione turistica dei flussi di passeggeri e crocieristi, e per preservare e promuovere la consapevolezza e l'attrattività dei porti adriatici.



Cina potenza marittima, Genova e Trieste pedine italiane / FOCUS

Genova - Nonostante la strategia sia nata nel 2014, i cinesi hanno battezzato la Nuova via della seta in tanti modi: non solo the New Silk Road, ma anche One Belt One Road, per poi assestarsi su Belt and Road Initiative. Il concetto - che trae una delle sue maggiori ratio geopolitiche nel bilanciare il contenimento sull' Oceano Pacifico operato dagli Stati Uniti - si è evoluto man mano che cresceva, senza una vera e propria pianificazione, ma cercando in sostanza le occasioni migliori su cui investire. La "Road" cinese è un' impresa titanica, si articola su strade e ferrovie che devono mettere in connessione Estremo Oriente ed Europa, ma del pacchetto politico, spiega Alessandro Panaro, responsabile Ricerca economia marittima e mediterranea presso Srm, centro studi di Intesa Sanpaolo, «è proprio questa la parte richiesta dagli imprenditori locali: la Cina è al primo posto al mondo per interconnessioni, ma è al 20esimo per connessioni logistiche». Una storia di cantieri nelle steppe, accordi con le Repubbliche ex sovietiche, diramazioni verso Iran e Golfo Persico. Ma è sul mare, dove viaggia il 90% della merce globale, che la Bri dispiega i suoi tentacoli: l' "iniziativa" arriva in Europa, ma passa anche per l' Africa e lambisce il Sud America. In Europa, spiega Panaro, la scacchiera è già costituita, e la Cina ha già consolidato il suo status di potenza marittima: «Al centro abbiamo il re e la regina, che sono indubbiamente Il Pireo e Valencia», Est e Ovest Mediterraneo, traffici verso l' Europa ma anche inoltrati verso Oriente e America del Sud. «Gli alfieri sono Rotterdam e Abu Dhabi: la prima è la capitale dello **shipping** europeo, la seconda del mondo arabo, che cerca la diversificazione dall' industria del petrolio» e ha nei porti il suo motore pulsante. I cavalieri, in posizione mediana, sono i porti di Trieste e Genova. Il primo oggi non ha investitori cinesi (l' Adriatico è in una posizione eccentrica, ma è vicino ai mercati dell' Europa dell' Est, del Sud della Germania, al nodo di smistamento del Pireo) e non sfuggirà agli osservatori più attenti che è anche la roccaforte mediterranea di Italia Marittima, controllata da Evegreen, la più importante compagnia di navigazione di Taiwan, che quasi 30 anni fa rilevò il vecchio Lloyd Triestino. Ma proprio il Memorandum di fine marzo con la Cina dovrebbe sprigionare investimenti sullo scalo giuliano, pressato dalla vicina Capodistria, da sempre in concorrenza con Trieste. Genova non fa parte del Memorandum, ma i progetti di una società mista per investimenti con l' Autorità di sistema portuale di Genova-Savona con il colosso Cccc è nota e benedetta dal governo. Inoltre, dagli anni Sessanta la città è sede degli uffici (e destinazione italiana per le **navi**) della Cosco, la compagnia di Stato cinese, terzo gruppo dello **shipping** al mondo, dietro a Msc e Maersk, con cui sta sviluppando la piattaforma di Vado Ligure. Infine le torri: Bilbao, Istanbul, Suez, Amburgo. I confini di questa porzione di impero, a delimitare traffici e strategie tra Mediterraneo e Vecchio Continente: «Le **navi** cinesi - conclude Panaro - oggi sono il primo cliente del Canale di Suez, e dal 2015 la presenza di queste unità è cresciuta del 27%, modificando le sue rotte». Verso dove? Naturalmente verso le pedine della propria scacchiera.



Dfds, arriva a Trieste il traghetto dei record

GIORGIO CAROZZI

Genova . La nuova nave "Ephesus Seaways", consegnata lo scorso 31 gennaio all' **armatore** Dfds, è il più grande traghetto merci che approderà al Terminal Ro/Ro del porto di Trieste. L' arrivo è previsto il 13 marzo, giornata nella quale si svolgerà a bordo la tradizionale cerimonia di benvenuto per il viaggio inaugurale. Lo ha annunciato il Presidente della Samer, Enrico Samer, sottolineando come «l'arrivo a Trieste della Ephesus Seaways sia un concreto passo verso il ruolo sempre più centrale del Terminal Ro/Ro del Porto di Trieste: questa nave - ha detto Enrico Samer - è molto avanzata dal punto di vista tecnologico, della sicurezza marittima, garantisce maggiore efficienza e una capacità di carico quasi doppia rispetto alle navi attualmente impegnate sull' Autostrada del mare Trieste/Turchia». Lunga 237,4 metri, ha una stazza lorda di 6045 tons, la nave può contenere fino a 450 rimorchi e una velocità di navigazione che raggiunge i 21 nodi. La disposizione interna dei ponti e delle tre rampe di accesso permette di ridurre in maniera considerevole i tempi di carico e scarico. La nave è equipaggiata con sistemi anti- inquinanti di ultima generazione con l' obiettivo di ridurre le emissioni, in particolare quelle di ossido di zolfo, ed è già in regola con le nuove normative in merito, che entreranno in vigore dal gennaio 2020.

CRUISE & FERRIES
Dfds, arriva a Trieste il traghetto dei record
 enova - La compagnia porta nello scalo del Nord Est il più grande Ro/Ro mai approdato su quei moli. Samer: «Ribalda la nostra centralità su questo segmento».

MARZO 11 2019

Genova . La nuova nave "Ephesus Seaways", consegnata lo scorso 31 gennaio all'armatore Dfds, è il più grande traghetto merci che approderà al Terminal Ro/Ro del porto di Trieste. L'arrivo è previsto il 13 marzo, giornata nella quale si svolgerà a bordo la tradizionale cerimonia di benvenuto per il viaggio inaugurale. Lo ha annunciato il Presidente della Samer, Enrico Samer, sottolineando come «l'arrivo a Trieste della Ephesus Seaways sia un concreto passo verso il ruolo sempre più centrale del Terminal Ro/Ro del Porto di Trieste: questa nave - ha detto Enrico Samer - è molto avanzata dal punto di vista tecnologico, della sicurezza marittima, garantisce maggiore efficienza e una capacità di carico quasi doppia rispetto alle navi attualmente impegnate sull' Autostrada del mare Trieste/Turchia».

Lunga 237,4 metri, ha una stazza lorda di 6045 tons, la nave può contenere fino a 450 rimorchi e una velocità di navigazione che raggiunge i 21 nodi. La disposizione interna dei ponti e delle tre rampe di accesso permette di ridurre in maniera considerevole i tempi di carico e scarico. La nave è equipaggiata con sistemi anti- inquinanti di ultima generazione con l' obiettivo di ridurre le emissioni, in particolare quelle di ossido di zolfo, ed è già in regola con le nuove normative in merito, che entreranno in vigore dal gennaio 2020.

SHIPPING MOVEMENTS

PROLOGO PARTIRE
 MOTO ARRIVARE
 PORTO ARRIVARE

PROLOGO PARTIRE
 MOTO ARRIVARE
 PORTO ARRIVARE

TIM Schede Flotta
 CONNECTING EU

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Viaggio alla scoperta di "Nave Magnaghi": il comandante racconta l'attività operativa nel porto di Savona fotogallery

L'unità idro-oceanografica della Marina sta effettuando un rilievo tridimensionale dei fondali della Darsena: "Grazie alle onde sonore tracciamo la mappatura"

Savona . Grande entusiasmo a Savona per la presenza di Nave Magnaghi, l'unità idro-oceanografica della Marina Militare che fino al 13 marzo sarà ormeggiata in Darsena. Sono state moltissime le persone che da domenica mattina, quando le visite a bordo sono state aperte, hanno voluto conoscere tutti i segreti di questa nave. La presenza dell'unità idro-oceanografica della Marina nel porto di Savona non è casuale: l'equipaggio sta infatti svolgendo un'attività operativa di rilievo dei fondali propedeutica a preparare l'arrivo, nei prossimi mesi, di un'unità maggiore (ovvero una nave di grosse dimensioni) militare. di 37 Galleria fotografica Nave Magnaghi nel porto di Savona Un' indiscrezione che è stata confermata proprio dal comandante di nave Magnaghi, il capitano di fregata Luca Pegoraro, che ha precisato: "Siamo a Savona per fare idrografia dei fondali del porto. Generalmente dove arriviamo in visita cerchiamo sempre di fare un'attività di questo genere e quasi sempre lo facciamo in vista del probabile arrivo di un'unità maggiore militare. In questo caso posso dire che c'è il programma di mandare verso ottobre un'unità navale maggiore per poter dare risalto ad altri eventi della cittadinanza legati al mondo militare. Comunque il nostro rilievo è un lavoro periodico che facciamo in tutti i porti dove andiamo, sempre coordinandoci con la capitaneria di porto e l'autorità di **sistema portuale**". Nave Magnaghi, nonostante abbia alle spalle già 44 anni di attività, ha una strumentazione all'avanguardia composta da moderne apparecchiature idro-oceanografiche e da sofisticati software per l'elaborazione dei dati acquisiti: "Ci occupiamo di idrografia, ovvero di creare una rappresentazione del fondale marino tridimensionale per poi riportarla sui prodotti nautici dell'istituto idrografico della marina e anche di oceanografia, ovvero di studiare il comportamento e le caratteristiche delle masse d'acqua. In questa seconda veste usiamo molto la collaborazione con l'istituto idrografico per la parte scientifica o altri enti scientifici. Recentemente abbiamo collaborato anche con l'Enea, l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, che ha fatto una campagna nel nord Tirreno" spiega il comandante. L'attività di rilievo dei fondali di nave Magnaghi viene fatta grazie all'attività di un idrografo: "Si usano le onde sonore che hanno una minore dispersione dentro l'acqua grazie alle quali, calcolando lo spazio che intercorre tra la nave e il fondale, tracciamo una mappatura tridimensionale. Dopo di che, dei calcoli molto complessi della velocità del suono in acqua, ci permettono di riportare questa mappatura su delle rappresentazioni, la più comune delle quali è la carta nautica che si vede su tutte le navi" spiega il capitano di fregata Luca Pegoraro. L'alta affluenza di pubblico che si è registrata a partire da domenica, quando le visite a bordo sono iniziate, dimostra che l'attività di Nave Magnaghi ha suscitato profondo interesse: "La risposta dei savonesi è stata eccellente in questi giorni anche se, nella parte di porto dove siamo ormeggiati, siamo un po' nascosti. Nonostante questo abbiamo avuto un buon numero di visitatori che si sono mostrati tutti entusiasti e quindi ci ha dato ulteriore sprone nel nostro lavoro".



parla il comandante luca pegoraro

La Nave Magnaghi in porto per studiare e ricostruire il fondale in tre dimensioni

O.STE.

Una precisa ricostruzione in tre dimensioni della conformazione dei fondali del **porto di Savona**. E' il risultato che sarà raggiunto al termine dell'attività operativa che in questi giorni l'equipaggio di «Nave Magnaghi», un'unità idro-oceanografica della Marina Militare, sta portando avanti in Darsena. A svelare i segreti di questa nave è il suo comandante, il capitano di fregata Luca Pegoraro: «Ci occupiamo di idrografia, ovvero di creare una rappresentazione del fondale marino tridimensionale grazie alle onde sonore per poi riportarla sui prodotti nautici dell'Istituto Idrografico della Marina, ma anche di oceanografia, ovvero di studiare il comportamento e le caratteristiche delle masse d'acqua».

Quanto alla presenza di nave Magnaghi a **Savona**, il comandante spiega: «Siamo qui per fare idrografia dei fondali del **porto**. Generalmente, nei porti dove arriviamo in visita, cerchiamo sempre di fare un sondaggio dei fondali e dei rilievi. Quasi sempre lo facciamo in vista del probabile arrivo di un'unità maggiore militare». L'attività che si sta svolgendo in questi giorni sarebbe quindi propedeutica a preparare l'arrivo di una nave militare di grandi dimensioni sotto la Torretta nei prossimi mesi. Un'indiscrezione che trova conferme proprio dal capitano di fregata Pegoraro: «Posso dire che c'è il programma di mandare verso ottobre un'unità navale maggiore per poter dare risalto ad altri eventi della cittadinanza legati al mondo militare». La presenza di Nave Magnaghi, che sarà visitabile ancora oggi, in Darsena è stata accolta con grande entusiasmo: «La risposta dei savonesi è stata eccellente anche se siamo un po' nascosti nella parte di **porto** dove siamo ormeggiati». O.STE.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

LUIGI MERLO Il presidente di Federlogistica invita alla prudenza

«Così l'Italia corre il rischio di consegnare i porti a Pechino»

Simone Gallotti /GENOVA La resistenza ai cinesi comincia a farsi largo anche tra le imprese. È il mondo di Confcommercio a lanciare l' offensiva: «La presenza cinese e asiatica nei porti italiani ha precedenti non sempre confortanti» hanno scritto al ministro Danilo Toninelli, Fabrizio Palenzola (Confrasporto) e Carlo Sangalli (Confcommercio).

Anche Luigi Merlo, presidente di Federlogistica ed ex numero uno del porto di Genova, ha molti dubbi: «Serve prudenza, c'è un rischio concreto dalla firma di questo accordo. Alla base comunque c'è un grande equivoco».

Quale sarebbe?

«Il convincimento che dalla Cina possa arrivare un flusso enorme di traffico nei nostri porti, è folle. Certo i volumi potranno crescere, ma non con i ritmi che alcuni sperano».

Ma quanto vale oggi la Cina per la nostra logistica?

«Meno di quanto si pensi.

Parliamo del 10% del traffico totale dei contenitori dei porti italiani. In import circa un milione di teu, 6-700 mila in export. Come da questi numeri possa crescere a livello di milioni, non riesco a capirlo. E poi c'è un altro rischio: quello del monopolio di Pechino».

Solo l'Italia è in pericolo?

«No, per questo servirebbe un' azione europea. Mi spiego: se la Cina controlla due porti in Italia, uno in Grecia, tre in Spagna, uno in Olanda e uno in Germania, e inoltre investe nel sistema logistico ferroviario, in più presidia la rotta Artica e gestisce una serie di hub logistici in tutta Europa, oltre al controllo assoluto di Asia e parte di Africa, è chiaro che in un futuro non lontano sarà Pechino a decidere dove va la merce e a quali prezzi».

Trieste è nel mirino...

«Certo, è quello il porto per sfondare sul mercato europeo. Il Pireo non ha le infrastrutture di Trieste».

E Genova? L' Authority vuole fare una società coi cinesi di Cccc...

«Non voglio commentare le azioni dei miei successori.

Non conosco i contenuti dell' accordo e questi comportamenti procedure diverse dal passato...

» Cioè?

«Questo tipo di società dovrebbe scegliere il partner con una procedura di evidenza pubblica. Comunque spesso ho visto fallire gli intenti dei memorandum: le nostre norme sono profondamente diverse dalle procedure cinesi».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Hennebique, via libera alle demolizioni

La Soprintendenza salva tre facciate dello storico edificio ma autorizza modifiche nella zona Nord e nei silos interni

Annamaria Coluccia Tre facciate del silos Hennebique da salvare e una - sul lato nord- che, invece, potrà essere modificata; licenza di demolire le celle granarie interne, salvando, però, le strutture che si trovano nel corpo centrale e ai lati. Dopo mesi di lavoro e confronto fra Soprintendenza, Comune, Regione, **Autorità portuale** e Università, si è definito quali sono le parti dell' ex silos granario da conservare e quali, invece, possono essere demolite, mentre è annunciato entro marzo il bando dell' **Autorità portuale** per cercare manifestazioni di interesse ad avere in concessione e valorizzare l' ex silos.

Nella pubblicazione che Comune, Regione e **Autorità portuale** presenteranno da oggi al 15 marzo al Mipim, il Salone internazionale dell' investimento immobiliare di Cannes, c' è anche una scheda grafica che indica quali parti dell' edificio, che ha una superficie di 41 mila metri quadrati, devono essere mantenute e quali possono essere sacrificate. «Semplificando molto, si può dire che la facciata anteriore e le due laterali devono essere conservate e anzi valorizzate - spiega il soprintendente Vincenzo Tiné La facciata posteriore, invece, può essere modificata il che, però, non significa che potrebbe essere sostituita per esempio con una facciata di vetro». Le modifiche, però, potranno comportare anche interventi di demolizione, visto che il lato posteriore sarà anche quello attraverso il quale potranno entrare i mezzi per realizzare le demolizioni ammessi negli spazi delle celle granarie. «Ma nel corpo centrale e nei fianchi laterali le celle devono essere conservate» puntualizza Tiné.

Con questi vincoli, che nei prossimi giorni saranno specificati meglio, l' **Autorità portuale** sta preparando il bando per una concessione che, probabilmente, avrà durata di circa novant' anni. «Il bando per le manifestazioni di interesse sarà pubblicato entro marzo, per 60 giorni» ha annunciato Laura Ghio, della direzione Pianificazione e sviluppo dell' **Autorità portuale**.

«Per favorire gli interventi sull' Hennebique, abbiamo liberalizzato molto le destinazioni d' uso dell' immobile - ha spiegato l' assessore comunale all' Urbanistica, Simonetta Cenci - L' unico vincolo è quello di un massimo del 10% di spazi commerciali, per il resto sono ammesse destinazioni residenziali, ricettive, direzionale, turistiche, anche con un mix di funzioni». Di recente dell' Hennebique si è parlato per il possibile utilizzo di un piano dell' edificio a servizio del molo crocieristico che potrebbe essere realizzato a Ponte Parodi. Ma si vedrà quali offerte arriveranno per un investimento complessivo che si stima di circa 100 milioni (l' **Autorità portuale** ha destinato all' operazione 10 milioni), mentre l' assessore regionale all' Urbanistica, Marco Scajola, ha chiarito che l' Hennebique è sottratto ai nuovi vincoli di legge sulle concessioni demaniali. Il silos, però, non sarà l' unico protagonista genovese del Mipim, dove si cercheranno investitori anche per realizzare due residenze per studenti a Prè, nell' ambito del progetto Prè-visioni, e per riqualificare le aree della Valpolcevera colpite dal crollo del Morandi.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Qingdao Port vola a Genova e Savona

Il gruppo cinese visita i porti. Insieme a Cosco, è un grosso investitore nel terminal multipurpose in costruzione a Vado Ligure

Nel giorno della festa della donna una delegazione della Qingdao Port Group ha visitato per la prima volta i porti di Genova e Savona. Si tratta di un grosso gruppo cinese che investe massicciamente in tutto il mondo insieme, tra gli altri, a Cosco **Shipping**. In Italia è presente lì, nel terminal multipurpose in costruzione a Savona, l' Apm Terminal di Vado Ligure, con una quota del 9,9 per cento (il resto è al 50,1% di APM Terminals del gruppo Maersk e al 40% di Cosco **Shipping**). La delegazione cinese era composta dal presidente Li Fengli - insieme ad altri quattro colleghi - e ha visitato anche il terminal della frutta. Poi, vertice con il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale, Paolo Emilio Signorini , e il segretario generale, Marco Sanguineri . Il polo multipurpose di Vado Ligure dovrebbe essere operativo a fine anno. È un È già dotato di quattro gru Armg e di una ship-to-shore, entrambe fornite dall' azienda cinese ZPMC. -

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **No grazie** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

Ho capito Chiudi

Mostra maggiori informazioni

INTEERSPED

Click Boat

Informazioni Marittime

PERSONAGGI 11/03/2019

R.L. FERRARI & CO.
RISORSE UMANE

CARGOMAR
Innovating the future.

GRUPPO LAGHEZZA
SISTEMI INTEGRATI

MSC
MEDITERRANEA SHIPPING COMPANY

confetra
Confederazione Nazionale Italiane dei Trasporti e della Logistica

Nel giorno della festa della donna una delegazione della Qingdao Port Group ha visitato per la prima volta i porti di Genova e Savona. Si tratta di un grosso gruppo cinese che investe massicciamente in tutto il mondo insieme, tra gli altri, a Cosco Shipping. In Italia è presente lì, nel terminal multipurpose in costruzione a Savona, l'Apm Terminal di Vado Ligure, con una quota del 9,9 per cento (il resto è al 50,1% di APM Terminals del gruppo Maersk e al 40% di Cosco Shipping).

La delegazione cinese era composta dal presidente Li Fengli - insieme ad altri quattro colleghi - e ha visitato anche il terminal della frutta. Poi, vertice con il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale, Paolo Emilio Signorini, e il segretario generale, Marco Sanguineri.

Il polo multipurpose di Vado Ligure dovrebbe essere operativo a fine anno. È un È già dotato di quattro gru Armg e di una ship-to-shore, entrambe fornite dall'azienda cinese ZPMC.

Condividi

TAG: BILATERALI - GENOVA - SAVONA - COSCO

Articoli correlati

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Accordo Genova-Cina, Confcommercio mette in guardia il governo

L'associazione, insieme a Confrasperto, scrive a Conte e Toninelli. Secondo loro sarebbe meglio un accordo doganale preliminare, prima di svendere la sovranità

Valutare «con grande attenzione e prudenza l'accordo», «l'Italia sarebbe l'unico Paese di particolare rilevanza a siglare un'intesa, considerato che, sempre di più, l'Unione europea evidenzia il disegno egemonico sotteso a tale progetto». I presidenti di Confcommercio e **Confrasperto**, Carlo Sangalli e Fabrizio Palenzona, scrivono al premier Giuseppe Conte e al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, mettendoli in guardia sull'accordo di fine mese che ci sarà tra il porto di Genova e la multinazionale edile cinese China Communications Construction Company (CCCC), che partecipa a una miriade di progetti infrastrutturali sparsi per l'Eurasia e l'Africa sotto l'ombrello della belt and road initiative. Secondo le due associazioni, prima ancora degli accordi aziendali, la prima cosa da fare sarebbe un accordo doganale con la Cina per il controllo delle merci in partenza, «anche attraverso l'uso della tecnologia Rfid». «Siamo già molto preoccupati - scrivono - per le intese sottoscritte da importanti imprese italiane con industrie cinesi che rischiano di farci perdere know how e competitività. Se poi dovessimo aggiungere la perdita della piena sovranità nazionale sulle infrastrutture strategiche portuali e ferroviarie, rischieremmo di pregiudicare quell' **economia del mare** che è fondamentale per il nostro Paese». Confcommercio e **Confrasperto** richiamano la legge 21 del 2012 e il regolamento europeo sugli investimenti stranieri. «Si parla - continuano Sangalli e Palenzona - di investimenti a Trieste e Venezia. Addirittura a Genova l'Autorità di Sistema ha annunciato di voler costituire una società mista con il gruppo cinese CCCC per la progettazione e la costruzione di opere, in deroga a tutte le norme vigenti». Confcommercio e **Confrasperto** portano a esempio l'esperienza di Cosco nel porto di Napoli, società di stato cinese che gestisce il porto del Pireo dal 2016. «Aveva un'importante partecipazione nel terminal Conateco di Napoli, che ha abbandonato alle prime difficoltà, creando una situazione di grave crisi, superata solo grazie al subentro di un altro operatore».



Confcommercio contro l' accordo tra il porto di Genova e CCCC

GIORGIO CAROZZI

Roma - «Via della Seta: Confcommercio Imprese per l' Italia e **Conftrasporto** invitano il governo alla massima prudenza sull' accordo Italia-Cina annunciato per il 22 marzo e propongono un' intesa doganale tra i due Paesi». Lo scrivono i presidenti Carlo Sangalli e Fabrizio Palenzona in una lettera inviata al premier Giuseppe Conte e al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli. «L' Italia sarebbe l' unico Paese di particolare rilevanza a siglare un' intesa, considerato che, sempre di più, l' Unione europea evidenzia il disegno egemonico sotteso a tale progetto - spiegano i due presidenti - In particolare, il sistema portuale italiano, con l' azione autonoma e non coordinata di diverse Autorità di Sistema, si candida a essere terminale della Via della Seta. Si parla di investimenti a Trieste e Venezia. Addirittura a Genova l' Autorità di Sistema ha annunciato di voler costituire una società mista con il gruppo cinese Cccc per la progettazione e la costruzione di opere, in deroga a tutte le norme vigenti. Ricordiamo - proseguono - che la presenza cinese e asiatica nei porti italiani ha dei precedenti non sempre confortanti». Confcommercio e **Conftrasporto** esprimono inoltre dubbi «sui dati "esaltanti" diffusi a sostegno dell' iniziativa: la crescita dei traffici per l' Italia, infatti, si limiterebbe a un modesto 2%. Preoccupa anche il fatto che l' industria cinese è considerata non esente da rischi di contraffazione dei prodotti o conformità agli standard produttivi internazionali».



Autonomia differenziata, Toti: Prenderci responsabilità delle nostre Autorità portuali

Il presidente della Liguria incontra le categorie produttive

Giulia Sarti

LA SPEZIA Ho voluto spiegare che il percorso della Liguria verso una maggiore autonomia non vuol dire minore indipendenza del porto, ma anzi maggior potere degli operatori, del Comune e della città nei processi decisionali. Queste le parole del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, riassumendo il tema al centro dell'incontro nella sede di Confindustria della Spezia con i rappresentanti delle categorie produttive sull'Autonomia differenziata, il cui percorso per la Liguria è partito ed è stato presentato lo scorso venerdì. L'obiettivo dell'autonomia -spiega Toti- vuole essere raggiunto attraverso il confronto e il coinvolgimento degli enti locali, e non escludendoli. Anche perché questa grande opportunità può funzionare solo con il loro coinvolgimento diretto. Dalla Liguria e dai suoi porti passa il 55% delle merci che arrivano in Italia. Questo significa ricchezza, ma anche problemi e aggravati per una regione fragile e dall'orografia complicata. Quello che chiediamo al Governo è avere più voce in capitolo nelle scelte, un ascolto diverso rispetto a quello che abbiamo avuto finora. Purtroppo il sistema delle Autorità portuali, come è strutturato oggi, non funziona. Chiediamo di prenderci le responsabilità delle nostre Autorità portuali, che non vuol dire per forza fonderle, le suddivisioni sono da valutare. Il nostro obiettivo, come Liguria, è che il centro decisionale sia vicino ai luoghi dove le cose accadono. Nel caso dei porti, la Regione deve avere la possibilità di decidere quali siano le opere strategiche. Per il presidente si dovrebbero prendere a modello i grandi porti di Anversa, Rotterdam, Amburgo: Su quei porti -ha detto- decidono le regioni, gli amministratori dei porti, in collaborazione con gli operatori. Con i governi c'è collaborazione, ma le amministrazioni centrali non fanno altro che ricevere idee e suggestioni dal territorio. La Liguria -aggiunge il governatore- è una regione piccola, è vero, ma siamo un pezzo importante a livello di Pil di questo Paese e per crescere abbiamo grande necessità di infrastrutture. Questa terra ha più competenze di altri su certe temi: porti, logistica integrata. Si tratta di specificità e capacità che ci devo essere riconosciute, perché gestire le scelte garantisce maggiore efficienza e accuratezza. Quello di oggi -ha concluso- è stato un incontro proficuo. Ci siamo dati appuntamento agli Stati generali dell'economia della Spezia, nelle prossime settimane, per approfondire il dibattito e i risvolti per il futuro.



Porti: Toscana, nel 2018 44 milioni di tonnellate (+7,3%)

Dati su merci diffuse oggi alla prima uscita Commissario Verna

(ANSA) - LIVORNO, 11 MAR - I porti dell' Autorità di sistema portuale dell' Alto Tirreno (Livorno, Piombino, e i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo) hanno movimentato complessivamente, nel 2018, 44 milioni di tonnellate di merce, facendo segnare una crescita del 7,3% nel tonnelloaggio complessivo, con segni più davanti a quasi tutti gli indicatori di traffico, con l' eccezione dei traghetti, che sono diminuiti dello 0,4%. Sono questi i dati statistici delle merci movimentate lo scorso anno che l' Authority livornese ha diffuso oggi alla prima uscita del nuovo commissario Pietro Verna. Sempre secondo quanto riporta la statistica dell' Authority, Livorno si conferma leader nel settore delle autostrade del mare, dove con le sue 507 mila unità commerciali in ingresso e in uscita dal porto (+ 13,2% rispetto al 2017) ha contribuito a movimentare il 70% del traffico complessivamente generato in questo comparto da tutti i porti del sistema. Assieme a Piombino (che ha movimentato oltre 125 mila unità, in calo dell' 8%) e ai porti elbani (95mila unità, +1,8%), sono stati movimentate quasi 729 mila tir e trailer (+7,1%). Nelle altre tipologie di traffico è il porto di Livorno a gestire il 100% del traffico complessivamente movimentato dai porti dell' Alto Tirreno. Nel settore container il 2018 ha fatto registrare complessivamente una crescita dell' 1,9% rispetto al 2017, con 748 mila Teu movimentati. Al raggiungimento del buon risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila TEU totali, -9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. Bene anche le auto nuove, dove è stato raggiunto il terzo record consecutivo: 666 mila unità e una crescita dell' 1,3%. Ottimi i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017. Complessivamente, sono transitate dagli scali dell' Alto Tirreno 34.912 navi, in diminuzione del 3,4% rispetto all' anno precedente. È diminuita anche la stazza lorda complessiva del movimento navi, che è passata dalle 319 mila tonnellate del 2017 alle 315 mila del 2018. (ANSA).



Porti: quasi 10 mln passeggeri transitati Alto Tirreno 2018

Cresce traffico crocieristi (+12,3%)

I passeggeri transitati dagli scali portuali dell' Alto Tirreno sono stati 9 milioni 723 mila, +0,5% rispetto al 2017: in crescita il traffico delle crociere, con 825 mila crocieristi (+12,3%). In particolare, è stato il porto di Livorno a registrare il dato più performante, movimentando 786.136 cruisers (+12,5%), seguono i porti elbani con 26.415 unità (in calo dell' 11,4%) e quello di Piombino (12.759 unità, +116,4%). Sono questi i dati sul traffico passeggeri del 2018 negli scali dell' Autorità di sistema portuale dell' Alto Tirreno, che sono stati diffusi stamani dall' Authority livornese. Per quanto riguarda il traffico dei traghetti, i porti nel loro insieme hanno movimentato quasi 9 milioni di passeggeri, di cui 2,6 milioni in transito da Livorno (+ 5,3%), 3,2 milioni da e per Piombino (-2,7%) e 3.044.667 da e per gli scali insulari (-2,7%).

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Porti: quasi 10 mln passeggeri transitati Alto Tirreno 2018" with a sub-headline "Cresce traffico crocieristi (+12,3%)". The article text is identical to the one provided in the previous block. The page includes a large image of a cruise ship, various navigation and social media icons, and a list of related links at the bottom.

Il Tirreno

Livorno

porto

Authority, ecco il commissario «Non sono qui per rinviare»

L'ammiraglio Verna: «Sono l'ultimo arrivato, prima di tutto voglio ascoltare» Porto 2000, maxi-Darsena, bacini, microtunnel e Sponda Ovest le patate bollenti

Mauro ZucchelliLIVORNO. «Sono l'ultimo arrivato, devo prima di tutto ascoltare». L'ammiraglio Pietro Verna si presenta così a Palazzo Rosciano sotto gli occhi del gran busto marmoreo di Ferdinando I nel salone di ogni conclave dell'istituzione che governa il porto di Livorno e, ormai da più di un anno, anche quelli di Piombino e dell'Arcipelago.

In realtà, è arrivato per ultimo nel quartier generale dell'Authority ma proprio l'ultimo arrivato non è: sì, prima di esser collocato in ausiliaria l'ultimo indirizzo conosciuto era al settore pesca del ministero delle politiche agricole ma conteranno pur qualcosa le due lauree e un master, la responsabilità dell'ufficio giuridico del comando generale delle Capitanerie, l'incarico di revisore per conto del ministero a spulciare i conti delle autostrade friulane.

Arriva come commissario dopo il ciclone giudiziario che ha decapitato l'Authority (e alcune aziende private) e ha al tempo stesso la necessità di non bloccare il porto ma anche la prospettiva che il Tribunale del Riesame possa, fra poche settimane, riportare al timone il presidente Stefano Corsini e/o il segretario generale Massimo Provinciali. Il tutto mentre urgono le scelte su: 1) la privatizzazione di Porto 2000; 2) la maxi-Darsena i cui appalti preliminari sono in corso; 3) i lavori di allargamento del canale di accesso (e di escavo dei fondali pagati dai privati); 4) la gara, da poco riavviata, per l'affidamento dei bacini. Senza contare il rebus della concessione dei 4 ettari sulla Sponda Ovest finita nel mirino della magistratura...

Ma l'ammiraglio-commissario fa professione di ottimismo e di amore per quella Livorno che ha conosciuto negli anni dell'Accademia **navale** e agli inizi di carriera, quando «con mia moglie Stella abitavo a Quercianella». E aggiunge: «Come si fa a non amare Livorno? È qui che noi ufficiali di Marina siamo diventati quel che siamo, Non c'è regalo più bello che sentirsi chiedere di mettersi a disposizione per questa città e questo porto che hanno un passato illustre e l'opportunità di uno sviluppo importante per il futuro». Poi, prima che Gabriele Gargiulo, l'esponente della "macchina" dell'Authority che lo affianca in questi primi passi in quanto "dirigente anziano", snoccioli una sfilza di dati di una annata record, cita Sant'Agostino: «Se mi considero mi deprimi, se mi paragono mi esalto». Poco più tardi invece salta fuori una frase presa dalla saggezza, anch'essa ultramillenaria, di Lucio Anneo Seneca: «Nessun vento è favorevole per il marinaio che non sa a quale porto vuol approdare». Ecco le sue risposte di fronte ai taccuini dei cronisti.

Da cosa pensa di partire?

Con quale spirito arriva?

«Userò il meno possibile il verbo "rinviare", ve lo dico subito. Cercherò di dare il massimo, potete esserne sicuri».

Stiamo parlando comunque di un tempo limitato. C'è da attendere il Riesame e c'è la durata dell'interdizione decisa dal gip: diciamo qualcosa che va da un mese a un anno...

«Penso che non lo sappia nessuno».

Quali priorità si è dato?

«Prima devo confrontarmi con il mio personale. Da solo non si fa nulla, questo è certo».

Ci sono molte urgenze, a cominciare da Porto 2000.

Come conta di affrontarle?



«Lasciate almeno che abbia il tempo di mettermi seduto alla scrivania. Di fatto questo è il mio primo giorno».

Darsena Europa e bacini?

«Non li ho ancora visti. Datemi un po' di tempo per parlarne con chi lavora in questo ente. Ripeto: non sono qui per rinviare».

Lei sostituisce come commissario il presidente Corsini. Anche il segretario generale è stato sospeso: lei deve coprire anche quella figura?

conta di nominare qualcuno?

«Il mio è un incarico temporaneo finché non sarà possibile ricostituire gli organi dell' Authority. Mi sto organizzando. Qui ci sono ottime professionalità».

Lo farà pescando all' interno dell' Authority?

«Lo saprete presto. Prima ovviamente ne parlerò con il diretto interessato».

Il casus belli a Livorno è nato attorno alla gestione delle concessioni: si sa se è in arrivo dal ministero?

«Questo non lo so. Ma non è detto che non lo stiano facendo qualcosa: vedremo».

A maggio il porto di Livorno sarà sotto i riflettori internazionali per la conferenza annuale di Espo, l' organizzazione che raggruppa gli scali europei...

«E' un evento di grande rilevanza, porterà Livorno su un palcoscenico continentale.

Già questo ci dice l' importanza di questo porto: la scelta di tenere qui quest' iniziativa significa che Livorno ha un simile rango, Dobbiamo esserne consapevoli».

A Piombino cosa ha trovato?

«Ne avevo un ricordo di tanti anni fa. Ho visto tutto quel che è stato fatto con le nuove strutture: molto. Ho incontrato il personale anche lì: ho ripetuto che la differenza la fa la passione di chi lavora a un progetto, non gli algoritmi».

--

Il Tirreno

Livorno

la denuncia dei pacifisti

Le iene: armi sul molo Italia per la guerra in Yemen

LIVORNO. Un reportage dell'ultima puntata delle "Iene", la trasmissione di Italia1, ha puntato il dito contro il porto di Livorno affermando che i blindati Usa transitati dal molo Italia sono in realtà destinati alla guerra in Yemen, e questo contrasta con la legge che impedisce sia la fornitura che il transito sul territorio italiano di armi da impiegare in zone di guerra.

Già da tempo i pacifisti della "Rete Civica contro la nuova normalità della guerra" hanno denunciato «la frenetica attività della Liberty Global Logistics sul porto di Livorno, dove le sue navi imbarcano mensilmente dal marzo 2017 armi e munizioni provenienti dalla base di Camp Darby per perpetrare le guerre di Siria, Yemen, Iraq, Afghanistan». I deputato di Leu Nicola Fratoianni ha presentato una interrogazione contro la nascita di «una sorta di "hub delle armi" che, giunte al porto di Livorno, vengono stoccate a Camp Darby e poi smistate su acqua, ferro e gomma per le attività militari Usa».

L'invia del programma cult di Mediaset indica quello che ritiene aver individuato come il percorso compiuto dai mezzi che toccano Livorno: la partenza è da uno scalo del Texas per arrivare alla penisola araba. Per la triangolazione commerciale invece la sponda è l'Inghilterra, che ha sestuplicato l'import di armi dall'Italia proprio in corrispondenza dell'esplosione del conflitto che in Yemen fra fazioni yemenite e una coalizione a guida saudita che ha ripetutamente bombardato - viene sottolineato - gli ospedali di Medici senza frontiere.

Il Tirreno

Livorno

ai raggi x il polo livorno-piombino

Boom di camion via mare ma per i container la crescita è quasi zero

Traghetti e crociere, il nostro sistema a un soffio da quota 10 milioni di turisti In tutta Italia ci supera soltanto lo Stretto di Messina

LIVORNO. Mai il sistema portuale dell' Alto Tirreno - non solo Livorno ma anche Piombino e gli scali dell' Arcipelago - aveva raggiunto i 44 milioni di tonnellate movimentate: lo scorso anno ha fatto registrare il 7,3% in più rispetto a dodici mesi prima (con le banchine livornesi a trainare l' impennata, visto che i 36,5 milioni di tonnellate sono anch' esse un primato e valgono una crescita di otto punti e mezzo).

Mai così tanti i passeggeri: 9,78 milioni in partenza o arrivo da Livorno o sull' asse Piombino-Elba, così tanti da farne il primo sistema portuale del Paese, eccezion fatta ovviamente per la relazione dello Stretto di Messina. Ma con un "ma": il balzo c' è stato nel 2016, da allora solo aggiustamenti in positivo si eppure senza volare oltre la soglia dei 10 milioni di turisti a bordo di traghetto o nave da crociera. Eppure, grazie anche al fatto che un turista in vacanza all' Elba viene contato quattro volte, potrebbe essere un asso nella manica finora non ancora del tutto sfruttato.

Mai così tanti semirimorchi: la metà della merce che passa sulle banchine del nostro sistema territoriale - 22,1 milioni di tonnellate - viaggia sulle "autostrade del mare": più 8,6% e anche qui è Livorno a fare da locomotiva fino a sfiorare i 16 milioni di tonnellate (on un incremento al di sopra dei dieci punti se guardiamo al tonnellaggio, che diventano più di 13 se contiamo i trailer). Proprio quest' esplosione di traffici ro-ro è all' origine di tanti guai del porto per i pochi spazi.

Sono questi alcuni dei tasselli del puzzle statistico sull' identikit del porto che sono stati presentati da Gabriele Gargiulo, dirigente dell' Authority, nel giorno del debutto del nuovo commissario. In crescita anche i container (più 1,9%): ma assai meno che altrove. E con un rimescolamento fra le varie tipologie: giù del 2% i contenitori vuoti, aumentato di sette punti quelli pieni (che sono anche indizio dello stato di salute dell' economia sul doppio movimento in import e in export), meno 9,3% per i trasbordi da nave a nave.

È qui l' indizio del fatto che le strozzature fisico-geografiche del porto si fanno sentire: o si risolvono i problemi o si rischia di tornare indietro per via del progressivo spostamento delle merci su navi più grandi che non entrano nel porto di Livorno.

La 'prima' di Verna «Darò un contributo e non voglio rinviare»

Il neo-commissario evita però ogni tema specifico

SI È PRESENTATO alla stampa, nel suo primo incontro ufficiale da commissario del sistema dei porti livornese, con una frase di Sant'Agostino: «Signore, se mi confronto, mi esalto». Tradotto: questo è un porto di prima qualità, mi esalta il compito che mi è stato affidato. Subito dopo, quasi a bilanciare possibili fraintendimenti: «Qui c'è uno staff di livello, intendo ascoltarlo e dare il mio contributo al meglio possibile».

L'ammiraglio di squadra in ausiliaria, corpo delle Capitanerie, Pietro Verna, ha ricevuto i cronisti salutandoli uno per uno. Al suo fianco il sempre silenzioso dirigente della comunicazione Gabriele Gargiulo - che poi ha ricordato i consuntivi dei traffici 2018 - e l'addetto stampa Marco Casale. Verna era arrivato pochi minuti prima da Piombino, dove ha voluto incontrare il personale dell'Autorità di sistema, come aveva fatto venerdì scorso immediatamente dopo la sua entrata a palazzo Rosciano. Ha ripetuto, come venerdì scorso, che conta di avere una piena e fattiva collaborazione di «tutto l'equipaggio», che - ha ripetuto - sa essere valido. «Le risorse umane - ha detto ai cronisti - sono fondamentali in ogni impresa».

Poi, altra citazione: «Non ci sono venti favorevoli per chi non sa governare». E al governo della nave-Authority ha inteso abbinare tutti quelli che vi lavorano.

L'ammiraglio si è detto consapevole dei tanti problemi che dovrà affrontare, anche se non è voluto entrare nei particolari. «Lasciatemi prendere conoscenza dei loro termini e delle priorità». Non si è detto ancora in grado di rispondere anche su un altro tema importante: la nomina o meno di un segretario generale al posto del 'sospeso' Massimo Provinciali. «Dovrò valutare anche sulla base dei regolamenti».

Si capisce che da Roma l'hanno spedito in fretta e furia, contando sulla sua capacità di prendere in mano una situazione complessa, della quale anche a Roma hanno una non completa conoscenza e (probabilmente) ancora nemmeno una strategia. Non si è mai nemmeno accennato a quanto potrà durare il suo incarico: sa bene che entro un mese il tribunale del riesame di Firenze potrebbe rispedirlo a Roma, ma da buon militare ha avuto un ordine e sembra deciso a obbedire senza perdere tempo. Altra sua frase: «Intendo usare il minimo possibile il verbo rinviare».

Ottima presentazione, in sostanza.

Poi si tratta di passare dalle parole ai fatti. Verna avrà bisogno del suo tempo per entrare nel cuore dei problemi urgenti, compresi quelli di estrema delicatezza che sono stati a lungo rinviati. La prima scadenza è tra pochi giorni: entro venerdì i vincitori della gara per la Porto 2000 dovranno firmare l'accettazione e conferire - in tempi presumibilmente brevi - i primi dieci milioni del centinaio su cui si erano impegnati. Si parla già di clausole da rivedere. Basterà al commissario esaltarsi con Sant'Agostino?

Antonio Fulvi.



www.iltelegrafolivorno.it

Movimentate 44 milioni di tonnellate

I PORTI dell' Autorità (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo) hanno movimentato complessivamente nel 2018 44 milioni di tonnellate di merce, facendo segnare una crescita del 7,3%. E' il dato aggregato reso pubblico ieri alla presentazione di Verna.

The image shows a page from the newspaper 'Il Telegrafo' (Livorno edition) dated March 12, 2019. The page is titled '2 PRIMO PIANO LIVORNO' and 'I NODI DELL'ECONOMIA'. It features several articles and portraits of key figures. The main headline is 'Movimentate 44 milioni di tonnellate' (Moved 44 million tons), reporting that the ports of the Authority (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, and Porto Cavo) moved a total of 44 million tons of goods in 2018, a 7.3% increase. A quote from Verna is included: 'La prima di Verna «Darò un contributo e non voglio rinviare» Il neo-commissario evita però ogni tema specifico'. Other articles include 'La CITIZIONE Una frode di Sant'Agostino' and 'LA SOCIETA' APPROVATO IL BILANCIO...'. The page also features a 'Mol 2018' logo and a 'Quasi 10 milioni di passeggeri' headline.



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

Stefano Corsini

Il presidente dell' autorità portuale è stato 'sospeso' per effetto di un provvedimento del gip assieme al segretario generale dell' autorità portuale; entrambi si appelleranno al riesame.

2 PRIMO PIANO LIVORNO MARTedì 12 MARZO 2019 **IL TELEGRAFO**

I NODI DELL'ECONOMIA

Il dato
Movimentale 44 milioni di tonnellate
I PORTI dell'autorità Livorno, Piombino, Portoferraio, Riva Marina e Porto Cervo hanno movimentato nel 2018 44 milioni di tonnellate di merci. Il volume è superiore alla crescita del 7,2%. È il dato aggiornato fino a gennaio, con la presentazione di Verna.

Stefano Corsini
Il presidente dell'autorità portuale è stato 'sospeso' per effetto di un provvedimento del gip assieme al segretario generale dell'autorità portuale; entrambi si appelleranno al riesame.

Pietro Verro
Il neo-commissario di Livorno presiede per il porto dell'area toscana. Pietro Verro, che ha sostituito lo scomparso Giancarlo Biondini, si è dedicato al ripascimento che sta in essere finché a loro toccano i nodi di sicurezza.

Eduardo Risi
È stato adottato alla manifestazione, Edouardo Risi, commissario Livorno del ministero dell'Interno. Il ministro ha presenziato giovedì in Livorno per fare il punto sull'ordine dei gas serraio Super.

La 'prima' di Verna «Darò un contributo e non voglio rinviare»

Il neo-commissario evita però ogni tema specifico

LA SITUAZIONE
Una frase di Sant'Agostino «Ignora, se ne contro»
Il risultato è che il neo-commissario di Livorno, Pietro Verro, non ha ancora parlato di sicurezza. Il suo primo atto è stato quello di presenziare alla manifestazione di Sant'Agostino, dove ha parlato di «ignorare, se ne contro».

LA SOCIETÀ'
APPROVA IL BILANCIO NIGGARPO-AZIONE DI RESPONSABILITÀ CONTRO I VECCHI AMMINISTRATORI: Aamps, il 2018 si chiude con un milione e mezzo di utile
Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni. Il bilancio è stato approvato dalla assemblea straordinaria convocata il 12 marzo.



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

Pietro Verna

Il neo commissario dell' autorità portuale per i porti dell' alto tirreno, Pietro Verna, ieri ha incontrato la stampa a palazzo Rosciano. Poche parole e l' impressione che sia un uomo deciso a non lasciare nulla di intentato.

2 PRIMO PIANO LIVORNO 12 MARZO 2019 IL TELEGRAFO

I NODI DELL'ECONOMIA

Il dato
Movimentale
44 milioni di tonnellate
I PORTI dell'autorità Il Tirreno, Piombino, Portoferraio, Riva Marina e Porto Cervo hanno movimentato nel 2018 44 milioni di tonnellate di merci. Il volume è superiore alla crescita del 7,2%. E' il dato aggiornato fino a gennaio, con la presentazione di Verna.

Stefano Corsini
Il presidente dell'autorità portuale è stato "regenero" per effetto di un provvedimento del Tar di Livorno. Corsini ha lasciato il posto a favore di Verna.

Pietro Verna
Il neo commissario dell'autorità portuale per i porti dell'alto tirreno, Pietro Verna, ha incontrato la stampa a palazzo Rosciano. Poche parole e l'impressione che sia un uomo deciso a non lasciare nulla di intentato.

Eduardo Risi
E' stato adottato alla manifestazione, a Livorno, il modello di lavoro del commissario delegato alla gestione dei terminali del Container Hub. I terminali sono in attesa per fare il pieno nell'attesa del gas naturale liquefatto.

La 'prima' di Verna «Darò un contributo e non voglio rinviare» Il neo-commissario evita però ogni tema specifico

LE SPODE DEL PORTO Il neo-commissario Pietro Verna non si affrettava a fare qualsiasi ipotesi.

LA CITAZIONE
Una frase di Sant'Agostino «Grazie, se ne contro il male»

DAI 10 MILIONI DI PASSEGGERI

LA SOCIETA' APPROVA IL BILANCIO. NIGGARPO: AZIONE DI RESPONSABILITÀ CONTRO I VECCHI AMMINISTRATORI.
Aamps, il 2018 si chiude con un milione e mezzo di utile

DAI QUINDICI sei anni di sviluppo...
LA SOCIETA' APPROVA IL BILANCIO...
Aamps, il 2018 si chiude con un milione e mezzo di utile



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

Edoardo Rixi

Il vice ministro alle infrastrutture, Edoardo Rixi, concluderà i lavori del convegno organizzato dalla società del terminal Olt (Offshore Ing Toscana) giovedì in Fortezza per fare il punto sull' utilizzo del gas naturale liquido.

2 PRIMO PIANO LIVORNO MARZO 12 MARZO 2019 IL TELEGRAFO

I NODI DELL'ECONOMIA

Il dato
Movimentale 44 milioni di tonnellate
I porti dell'autorità Il porto, Pisciotta, Portoferraio, Rio Marina e Porto Cervo hanno movimentato nel 2018 44 milioni di tonnellate di merci. Il volume è superiore alla crescita del 7,2%. E' il dato aggiornato fino a gennaio, con la presentazione di Verna.

Stefano Corsini
Il presidente dell'autorità portuale è stato "regolato" per effetto di un provvedimento di natura amministrativa. Il provvedimento è stato emanato dalla commissione di vigilanza generale dell'autorità portuale, convocata in un'assemblea di lavoro.

Pietro Verro
Il neo commissario di Verna presiede per il porto dell'area tirreno. Pietro Verro, che ha lavorato in sempre diverse posizioni, è stato scelto a favore di un'assemblea di lavoro.

Edoardo Rixi
E' stato eletto alla leadership. Edoardo Rixi, commissario di lavoro del ministero delle Infrastrutture, è stato eletto giovedì in Fortezza per fare il punto sull'uso del gas naturale liquido.

La 'prima' di Verna «Darò un contributo e non voglio rinviare»

Il neo-commissario evita però ogni tema specifico

LA SITUAZIONE
Una frase di Sant'Agostino «Grazie, se ne contro»
Il risultato è che il porto di Verna è stato eletto alla guida del porto. Il risultato è che il porto di Verna è stato eletto alla guida del porto. Il risultato è che il porto di Verna è stato eletto alla guida del porto.

LA SOCIETA'
APPROVATO IL BILANCIO. NICK CARRO: AZIONE DI RESPONSABILITÀ CONTRO I VECCHI AMMINISTRATORI
Aamps, il 2018 si chiude con un milione e mezzo di utile

DAI QUINDICI sei anni di sviluppo. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni.

DAI QUINDICI sei anni di sviluppo. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni.

DAI QUINDICI sei anni di sviluppo. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni. Il bilancio di Aamps per il 2018 si chiude con un utile netto di 1.500 milioni.



Sempre più navi scelgono il 'gnl'

Cresce il mercato del gas naturale liquefatto, maxi vertici a Livorno

SEMPRE più navi alimentate anche a gas naturale liquefatto (gnl), sempre più porti che vanno attrezzandosi per rifornirle, sempre maggiore interesse per il terminale Olt (Offshore lng Toscana) che opera ormai da anni al largo della nostra costa. Sono questi i temi che verranno trattati nell' importante summit nazionale in programma per giovedì prossimo, il 14 marzo, in Fortezza Vecchia dalle 14 in poi, con le conclusioni affidate al viceministro delle infrastrutture e trasporti, Edoardo Rixi.

Un summit della massima attualità e con supporter di primo piano: l' Autorità di **sistema portuale** del Tirreno settentrionale, le regioni Sardegna e Toscana, la Conferenza Gnl e ben due ministeri, lo Sviluppo Economico e le Infrastrutture e Trasporti. La parte organizzativa è affidata ad Olt Offshore lng Toscana e Assocostieri/Confcommercio.

Come si può vedere dal programma sono numerosi, molto concreti e attuali i temi del summit: si parlerà di sicurezza degli approvvigionamenti, 'small scale' e vantaggi dei principali progetti italiani, della sostenibilità sia economica che ambientale. La presentazione del rapporto sicurezza, ambiente e territorio, con la dichiarazione ambientale 2018 sono affidati, come da programma, all' amministratore delegato di Olt Alessandro Fino e a Monica Giannetti, Hseq della stessa società.

I SALUTI istituzionali, che apriranno il summit, saranno portati dal sindaco di Livorno Filippo Nogarin e da quello di Pisa, Michele Conti, dall' ammiraglio, Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana e dall' assessore regionale all' ambiente, Federica Fratoni. Chiuderà i saluti l' onorevole Davide Crippa, sottosegretario allo sviluppo economico del ministero Mise. Le prolusioni di apertura sono affidate a Richard Fleischmann, amministratore delegato di Olt - offshore lng Toscana e da Marika Venturi presidente di Assocostieri. Seguirà una prima tavola rotonda sull' uso del Gnl tra sostenibilità ambientale e sicurezza degli approvvigionamenti, e quindi una seconda sulla 'small scale'; infine le conclusioni affidate al viceministro Rixi se sarà in grado di intervenire come ha promesso di fare, sempre in relazione agli impegni di governo.

A.F.

IL TELEGRAFO MARTEDÌ 12 MARZO 2019 **PRIMO PIANO LIVORNO** 3

Sempre più navi scelgono il 'gnl'

Cresce il mercato del gas naturale liquefatto, maxi vertici a Livorno

SEMPRE più navi alimentate anche a gas naturale liquefatto (gnl), sempre più porti che vanno attrezzandosi per rifornirle, sempre maggiore interesse per il terminale Olt (Offshore lng Toscana) che opera ormai da anni al largo della nostra costa. Sono questi i temi che verranno trattati nell' importante summit nazionale in programma per giovedì prossimo, il 14 marzo, in Fortezza Vecchia dalle 14 in poi, con le conclusioni affidate al viceministro delle infrastrutture e trasporti, Edoardo Rixi.

Un summit della massima attualità e con supporter di primo piano: l' Autorità di **sistema portuale** del Tirreno settentrionale, le regioni Sardegna e Toscana, la Conferenza Gnl e ben due ministeri, lo Sviluppo Economico e le Infrastrutture e Trasporti. La parte organizzativa è affidata ad Olt Offshore lng Toscana e Assocostieri/Confcommercio.

Come si può vedere dal programma sono numerosi, molto concreti e attuali i temi del summit: si parlerà di sicurezza degli approvvigionamenti, 'small scale' e vantaggi dei principali progetti italiani, della sostenibilità sia economica che ambientale. La presentazione del rapporto sicurezza, ambiente e territorio, con la dichiarazione ambientale 2018 sono affidati, come da programma, all' amministratore delegato di Olt Alessandro Fino e a Monica Giannetti, Hseq della stessa società.

I SALUTI istituzionali, che apriranno il summit, saranno portati dal sindaco di Livorno Filippo Nogarin e da quello di Pisa, Michele Conti, dall' ammiraglio, Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana e dall' assessore regionale all' ambiente, Federica Fratoni. Chiuderà i saluti l' onorevole Davide Crippa, sottosegretario allo sviluppo economico del ministero Mise. Le prolusioni di apertura sono affidate a Richard Fleischmann, amministratore delegato di Olt - offshore lng Toscana e da Marika Venturi presidente di Assocostieri. Seguirà una prima tavola rotonda sull' uso del Gnl tra sostenibilità ambientale e sicurezza degli approvvigionamenti, e quindi una seconda sulla 'small scale'; infine le conclusioni affidate al viceministro Rixi se sarà in grado di intervenire come ha promesso di fare, sempre in relazione agli impegni di governo.

A.F.

SETTIMANA MONDIALE del CERVELLO
LUCCA 11-17 MARZO 2019

INFO E CONTATTI
commsev@imtlucca.it Tel. 0582 4326 606/543/552 <https://settimanadelcervello2019.imtlucca.it>

Verna: parola d'ordine Vietato rinviare

Lavorerò con ottimismo che è ciò che ti fa guardare lontano

Giulia Sarti

LIVORNO Tra i primi incontri ufficiali a pochi giorni dal suo insediamento, il nuovo commissario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Pietro Verna, ha voluto presentarsi alla stampa. I vostri articoli -ha detto- sono stata la prima fonte per farmi un'idea delle varie questioni, ora però devo incontrarmi col personale. Cosa penso di Livorno? È una città che soprattutto per chi come me ha frequentato l'Accademia è difficile non amare. Una città che ha avuto modo di conoscere anche durante il periodo in cui con la moglie ha vissuto a Quercianella. Sono sicuro -ha proseguito, rispondendo alla domanda sulle prime impressioni avute- di poter contare su uno staff di livello e di alta professionalità. La risorsa umana è la più importante, quello che vince non sono gli algoritmi, ma la passione di chi crede in un obiettivo e sa -ha commentato usando un esempio da uomo di mare- di essere parte di un equipaggio che naviga seguendo una rotta, perchè -ha proseguito citando Seneca- non ci sono venti favorevoli per chi non sa dove andare. L'incontro con la stampa seguiva la visita al porto di Piombino, una realtà, ha spiegato, che si sta espandendo e che per il ricordo che ne aveva, è diventata iriconoscibile: Un porto che lavora e che ha fatto molta strada. Quali saranno, gli è stato chiesto, le priorità del suo operato? Io vivo a Roma e mi ispiro a quel motto che si legge nella prima pagina dell'Osservatore romano: a ciascuno il suo farò quello che mi compete sarà già un buon risultato. Cercherò di fare del mio meglio, per quello che sono stato chiamato a fare e lo farò con ottimismo perchè è quello che ti fa guardare lontano. L'altra parola chiave per l'ammiraglio Verna è sinergia: Penso che da soli si vada poco lontani, ecco perchè credo nel binomio inscindibile porto-territorio, un legame che sarà rafforzato dall'Espo di Maggio. Questo evento per il commissario è molto importante, una vetrina sulla città: La scelta della sede di una manifestazione non è mai casuale, si è pensato con Livorno a un luogo dove si ritiene esistere professionalità e tradizione marittima. Torna la parola ottimismo nelle sue parole, pur consapevole di dover affrontare diverse sfide nei prossimi giorni. La mia regola è usare meno possibile il verbo rinviare. Cercheremo di dare massima accelerazione a quello che è urgente, ma per il momento non mi sembra serio pronunciarmi sulle varie questioni, anche perchè per me questo è il primo giorno effettivo, incontrerò il sindaco di Livorno, il presidente della Regione e tutto lo staff per avere uno scambio di idee e poi decidere, ma lo ripeto, non mi piace rinviare. L'incontro con i giornalisti è stata anche l'occasione per la presentazione da parte di Gabriele Gargiulo, dirigente Promozione e Comunicazione dell'AdSp, dei dati dei traffici dell'AdSp del 2018.



AdSp mar Tirreno settentrionale: un 2018 da record

In quattro settori si sono registrati numeri mai raggiunti

Giulia Sarti

image_pdfimage_print LIVORNO L'incontro con la stampa voluto questa mattina dal nuovo commissario dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Pietro Verna, a pochi giorni dalla nomina, è servito anche a presentare i dati dei traffici dei porti del sistema, dati, ha detto Verna inequivocabilmente che parlano da soli sulla stato di salute degli scali. Nel 2018 -ha affermato Gabriele Gargiulo, dirigente Promozione e Comunicazione dell'AdSp- sono stati raggiunti quattro record. Il primo quello che riguarda il traffico complessivo, con 44 milioni di tonnellate, un incremento rispetto al 2017 del 7,3%. Si è poi confermato il traffico nelle Autostrade del mare dello scalo labronico, con un +13,2% e il 7,1% considerando l'intero sistema, cioè il primo traffico davanti ai contenitori. Non si arriva ancora ai livelli del 2012, quando si toccò un milione di passeggeri, ma negli ultimi anni la ripresa c'è stata e nel corso del 2018 sono stati 9 milioni quelli sbarcati nel porto di Livorno, quasi 10 milioni nei tre porti dell'Autorità di Sistema. Questo -ha sottolineato Gargiulo- nonostante sia diminuito il numero delle navi, che però nel frattempo sono diventate più grandi. In crescita il traffico delle crociere, con 825 mila crocieristi, 786.136 a Livorno, a cui seguono i porti elbani con 26.415 unità (in calo dell'11,4%) e quello di Piombino (12.759 unità, +116,4%). Nel 2019, ha sottolineato Gargiulo, sono previsti aumenti in questo settore. Importanti anche i dati sulle auto nuove, gestite unicamente, come nel caso dei container, dallo scalo di Livorno: 666 mila unità, con un incremento dell'1,3%. Cresce dell'1,9% il traffico dei container nello scorso anno, con una nota importante per quello che riguarda quelli pieni, aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila teu totali, -9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. Per i prodotti forestali -ha concluso Gargiulo- i dati parlano di un incremento del 4%, 1,65 milioni di tonnellate, traffico destinato al vicino sistema cartario della lucchesia ma anche al Nord Italia. I dati presentati stamattina saranno da oggi consultabili direttamente sul sito dell'AdSp.

Livorno, il traffico traghetti rimane stabile

GIORGIO CAROZZI

Genova - «Sono lieto di essere qui e di poter dare il mio contributo per lo sviluppo dei porti del sistema». Pietro Verna è arrivato da qualche giorno a Livorno come commissario, dopo l'inchiesta della Procura che ha estromesso il presidente Corsini e il segretario generale Provinciali, da l loro ruolo. «Non amo i rinvii - ha detto - ho avuto un determinato incarico e lo porterò avanti con la consapevolezza che se riuscirò a fare bene quello che mi compete sarebbe già tanto. A ciascuno il suo» ha detto Verna, citando un moto latino. Il commissario straordinario ha spiegato di aver chiesto a tutte le direzioni della Port Authority di fargli una serie di dossier sulle sfide che lo attendono e sulle priorità di intervento: «Mi sono già fatto una prima idea delle varie problematiche e delle potenzialità degli scali portuali dell' Alto Tirreno, a cominciare da Piombino che in questi anni ha conosciuto uno sviluppo infrastrutturale senza precedenti: mi confronterò presto con i miei collaboratori per avere un primo scambio di osservazioni». Verna ha poi parlato dell' Espo Conference, la conferenza dell' Organizzazione dei Porti Europei che si terrà a Livorno il prossimo 23 e 24 maggio: «La scelta di Espo di organizzare la sua conferenza annuale a Livorno non è casuale. Livorno è una città bellissima, con una tradizione marittima ben radicata. Dimosteremo di essere all' altezza di questo evento». I DATI Una crescita del 7,3% nel tonnelloaggio complessivo e segni più davanti a quasi tutti gli indicatori di traffico, con l' eccezione dei **traghetti**, che sono diminuiti dello 0,4%. Sono i dati del rapporto statistico dell' Autorità di Sistema **Portuale** del Mar Tirreno

Settentrionale, presentati stamani nel corso della prima conferenza stampa del neo commissario Pietro Verna. Nell' anno appena trascorso, i porti di Livorno, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo hanno movimentato 44 milioni di tonnellate di merce. Lo scalo labronico si conferma regina nel settore delle autostrade del mare, dove con le sue 507 mila unità commerciali in ingresso e in uscita dal porto (+ 13,2% rispetto al 2017) ha contribuito a movimentare il 70% del traffico complessivamente generato in questo comparto da tutti i porti del Sistema. Assieme a Piombino (che ha movimentato oltre 125 mila unità, in calo dell' 8%) e ai porti elbani (95mila unità, +1,8%), sono state movimentate quasi 729 mila tir e trailer (+7,1%). I passeggeri transitati dagli scali portuali dell' Alto Tirreno sono stati 9 milioni 723 mila, +0,5% rispetto al 2017. In crescita il traffico delle crociere, con 825 mila crocieristi (+12,3%). In particolare, è stato il porto di Livorno a registrare il dato più performante, movimentando 786.136 cruisers (+12,5%), seguono i porti elbani con 26.415 unità (in calo dell' 11,4%) e quello di Piombino (12.759 unità, +116,4%). Nel traffico dei **traghetti**, i porti nel loro insieme hanno movimentato quasi 9 milioni di passeggeri, di cui 2,6 milioni in transito da Livorno (+ 5,3%), 3,2 milioni da e per Piombino (-2,7%) e 3.044.667 da e per gli scali insulari (-2,7%). Nel settore delle merci alla rinfusa, sono stati movimentati quasi 12 milioni di tonnellate di merce, di cui 8,8 9,5 di rinfuse liquide (+7,5%) e 2 milioni di tonnellate di dry bulk (0,7%). Nelle altre tipologie di traffico è il porto di Livorno a gestire il 100% del traffico complessivamente movimentato dai porti dell' Alto Tirreno. Nei container Il 2018 ha fatto registrare complessivamente una crescita dell' 1,9% rispetto al 2017 con 748 mila TEU movimentati. Al raggiungimento del buon risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila TEU totali, -9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. Bene anche le auto nuove, dove è stato raggiunto il terzo record consecutivo: 666 mila unità e una crescita dell' 1,3%. E non potevano che essere ottimi i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017. Complessivamente, sono transitate dagli scali dell' Alto Tirreno 34.912 navi, in diminuzione del 3,4% rispetto all' anno precedente. È diminuita anche la stazza lorda complessiva del movimento navi, che è passata dalle 319 mila tonnellate del 2017 alle 315 mila del 2018.



Neri, accordo Fincantieri-Gin avrà effetti positivi per la PMI di Piombino

PIOMBINO - "Confido che avrà effetti positivi con opportunità di lavoro aggiuntive per la PIM di Piombino". Il presidente di Piombino Industrie Marittime Piero Neri commenta così l' accordo per l' ingresso di Fincantieri, il colosso delle costruzioni navali con 34 miliardi di ordini in portafoglio, come azionista in GIN, la holding che controlla una costellazione di cantieri navali e che partecipa con il Gruppo NERI, attraverso San Giorgio del Porto, all' iniziativa di Piombino Industrie Marittime. Il presidente Neri prosegue "nei giorni scorsi abbiamo presentato all' **Autorità di Sistema portuale** l' elenco delle opportunità di lavoro nei due settori, riciclaggio e costruzioni navali, che inizieremo a breve. Contemporaneamente stiamo avviando gli ordinativi per realizzare capannoni ed impianti." Neri conclude "l' ingresso di Fincantieri nella compagine di controllo della nostra partner San Giorgio del Porto spero che rafforzi la nostra iniziativa imprenditoriale collocando PIM in un network industriale ancora più ampio suscettibile di offrire maggiori possibilità di lavoro".

The screenshot shows the article page on the Corriere Marittimo website. At the top, there are navigation menus for 'HOME', 'CATEGORIE', 'CONTATTI', and a search bar. The main header of the article reads: 'Neri, accordo Fincantieri-Gin avrà effetti positivi per la PMI di Piombino'. Below the header is a video player showing a portrait of Piero Neri. The article text is visible below the video, starting with 'PIOMBINO - "Confido che avrà effetti positivi con opportunità di lavoro aggiuntive per la PIM di Piombino"'. To the right of the article, there are several advertisements, including one for 'Toremari' and another for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI'. At the bottom of the article, there is a 'Post correlati' section with links to 'Delegazione del porto di Ancona', 'Guardia Costiera', and 'Ancona, progetto "Mediterraneo"'. A small error message at the bottom right of the screenshot states: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats'.

Giù i silos, cambia lo skyline del porto arrivano nuovi spazi per navi e traffici

Entro metà giugno abbattuti i primi 34 contenitori. In agenda anche l'acquisto dell'ex Bunge

LA RIQUALIFICAZIONE ANCONA Il porto si trasforma. Ieri la società Silos Granari della Sicilia ha iniziato le attività propedeutiche per abbattere i 34 silos (alti 28 metri) edificati sull' area in concessione. Venerdì si è chiusa, in sede di Conferenza dei Servizi, la procedura amministrativa per l' intervento di demolizione che sarà realizzato a carico di Silos Granari della Sicilia attraverso un' azienda specializzata. I tempi Questo intervento, da effettuare per la maggior parte con abbattimento meccanico controllato e con tecnologie innovative con microcariche esplosive, «sarà terminato entro metà giugno» assicura Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**. La demolizione interesserà però anche altri silos: 12 del concessionario Sai srl (alti 44 metri), per un totale di 46 silos finora utilizzati per i traffici di cereali nella darsena Marche.

I progetti «Sai srl sta lavorando sui progetti per la demolizione spiega Giampieri dopodiché inizierà l' abbattimento. Entro fine anno avremo a disposizione una banchina di circa 350 metri, con una retro banchina di 33 mila mq, che insieme all' area ex Bunge, sulla quale stiamo procedendo per l' acquisizione, di ben 49mila mq, creerà uno spazio complessivo di 82mila mq, una vera grande opportunità per lo sviluppo delle attività portuali e per la creazione di nuova occupazione». Dopo tanti anni, spariranno dunque i silos, un pezzo di storia di Ancona e, inevitabilmente, cambierà lo skyline della città. Ma perché è stato deciso di demolirli? Innanzitutto perché il porto ha bisogno di nuovi spazi e i traffici del settore cerealicolo non sono eclatanti. «Il mercato dei cereali spiega Giampieri ha visto una forte riduzione dei traffici nello scalo.

Questa flessione di mercato ha contribuito, insieme all' indispensabilità di una profonda e onerosa manutenzione straordinaria dei manufatti (7 milioni, ndr), alla mancata richiesta del rinnovo di concessione demaniale di Silos Granari Sicilia e di Sai, a quanto previsto dalla pianificazione urbanistica e alla decisione di recuperare l' area per altre attività portuali, a decidere l' abbattimento dei 46 silos».

«Questa scelta è stata ben ponderata e condivisa da tutti i soggetti protagonisti del porto sottolinea il contrammiraglio Enrico Moretti, direttore Marittimo delle Marche e consentirà di recuperare degli spazi importanti. Questa operazione contribuirà alla crescita e allo sviluppo del porto».

Le destinazioni Quale sarà, dunque, la destinazione futura di quell' area liberata? «Sarà destinata all' attività **portuale** spiega Giampieri l' obiettivo che perseguiamo è rafforzare l' occupazione. Si aprirà a breve un dibattito sul tipo di destinazione migliore, tenendo sempre presente che il porto deve essere sempre multipurpose e mai monoprodotto». Giampieri non si sbilancia, ma non è da escludere l' ipotesi di spostamento dei traghetti passeggeri in quell' area, che consentirebbe di abbattere le reti nel porto antico. «Oggi siamo a un punto di svolta positivo dichiara il sindaco Valeria Mancinelli perché il tema della riorganizzazione di quel pezzo della città ha attraversato la storia di Ancona negli ultimi 30 anni». «Ancona è tornata ad avere nel porto uno dei volani della sua economia commenta Gino Sabatini, presidente della Camera di Commercio delle Marche e ne siamo contenti. Siamo disponibili a condividere con Comune, Adsp e Regione ogni iniziativa che possa favorire la realizzazione di progetti che promuovano un' ulteriore crescita dell' area e della sua economia, a partire dall' uscita dal porto».

Micol Sara Misiti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL SIMBOLO L' ASSESSORE MARASCA: «LA STREET ART SA CHE GLI SPAZI SI TRASFORMANO. GIÀ CONTATTATI»

Giù anche le opere, per Blu ed Ericailcane spazio al Piano

DALLA SUPERFICIE circolare di un silos al porto ad una facciata o uno spazio simbolico al Piano. L' arte della decorazione cambia scenario mantenendo intatto il suo valore e la sua suggestione. Con l' abbattimento dei silos, oltre ad uno skyline che cambia e ad un simbolo cresciuto con la città in più di mezzo secolo, se ne vanno anche le due meravigliose opere di street art firmate da Ericailcane e Blu, visibili da ogni angolo del centro cittadino. Due immagini indelebili che resteranno nei ricordi degli anconetani e dei visitatori, oltre la demolizione: «Abbiamo contattato i due artisti, Blu ancora ci deve rispondere, mentre Ericailcane è al corrente - ha spiegato l' assessore comunale alla cultura, Paolo Marasca - In ogni caso i grandi esponenti della street art ben sanno che le loro opere possono essere soggette a cambiamenti e quindi hanno accettato e accetteranno qualsiasi provvedimento. Le città cambiano, si trasformano». La stessa **Autorità portuale** aveva già segnalato da tempo la decisione di abbattere presto, entro il 2019, tutti i silos al porto e che si stava ragionando sull' opportunità di trovare loro altri spazi dove liberare la loro creatività per donare altre opere di valore alla città di Ancona: «Stiamo ragionando insieme ed entro pochissimi mesi, già entro l' estate, all' interno del circuito di 'Ancona Crea' - aggiunge Paolo Marasca - Ci saranno altri spazi dedicati a Ericailcane e a Blu, se vorranno replicare la sua arte, abbiamo in mente delle aree e delle superfici specifiche, ma la decisione definitiva non l' abbiamo ancora presa». È il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, a rilevare quanto meno l' area o il quartiere in intenzione del Comune far realizzare i murales: «Sarà sicuramente al Piano» annuncia la Mancinelli.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Polveri? Ci pensano i ventilatori del M5S»

«IN CASO di polveri dannose per la città da eliminare, eventualmente ci rivolgeremo agli aventi diritto del Reddito di cittadinanza voluto dal Movimento 5 Stelle per fare da ventilatori». La frase buttata lì ieri durante la conferenza stampa di presentazione del piano di abbattimento dei silos granari al porto è del sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli. Chiaramente si tratta di una battuta, tra l'altro espressa col sorriso sul volto, ma certo è stata fatta davanti ad un nutrito gruppo di persone e non gente che passava per caso all'interno della sala 'Marconi' dell' **Autorità portuale**. Seduti davanti al tavolo dei relatori, dove sedeva pure il sindaco Mancinelli, c' erano rappresentanti della politica, delle forze dell'ordine, delle categorie operative del porto e di altre istituzioni. Il suo suggerimento, ovviamente polemico e scherzoso al tempo stesso, riguardava le eventuali misure prese dall' Ap, dall' Arpam e dalla ditta incaricata della demolizione dei silos per tenere sotto controllo le polveri ed evitare il coinvolgimento della città.

FRONTE DEL PORTO

IL COMMENTO

«Finalmente»

«Confartigianato Trasporti & Logistica» afferma Valeria Mancinelli, sindaco di Ancona, durante la conferenza stampa di presentazione del piano di abbattimento dei silos granari al porto. Mancinelli, che è anche sindaco di Ancona, ha detto che si tratta di una battuta, ma che è stata fatta davanti ad un nutrito gruppo di persone.

LA BATTAGLIA DEL SINDACO MANCINELLI

«Polveri? Ci pensano i ventilatori del M5S»

Il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, ha detto che si tratta di una battuta, ma che è stata fatta davanti ad un nutrito gruppo di persone.

GIÙ ANCHE LE OPERE, PER BLU ED ERICAILCARE SPAZIO AL PIANO

Il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, ha detto che si tratta di una battuta, ma che è stata fatta davanti ad un nutrito gruppo di persone.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I silos abbattuti dalla ditta del ponte Morandi

Partiti i lavori che modificheranno lo skyline della città entro il 18 giugno

di PIERFRANCESCO CURZI SARANNO i tecnici che si stanno occupando dell'abbattimento dei monconi del Ponte Morandi a Genova a demolire i silos al porto di Ancona. Ufficialmente, come anticipato dal Carlino una decina di giorni fa, l'intervento è iniziato ieri, con l'apertura del cantiere e la prima parte riguarderà l'eliminazione delle parti secondarie per poi procedere alla demolizione principale. C'è una data, una scadenza, oltre cui non sarà possibile andare, quella del 18 giugno. I primi ad andare giù saranno i 34 cilindri (quelli lunghi e bassi) della Silos Granari, quelli dove sono stampate le due opere suggestive degli street artist Blu ed Ericailcane. Ad occuparsi della parte principale, attraverso minicariche esplosive, saranno proprio i tecnici della Siag, ditta numero uno in Italia per interventi delicati di questo genere, anche se ci saranno anche altre ditte coinvolte nell'intervento. Per quanto riguarda l'altro impianto, i 10 silos alti della Sia, il procedimento slitterà al prossimo autunno, ma anche in questo caso c'è una data limite da rispettare, ossia la fine del 2019.

Una terza, ed ultima, striscia di silos rimarrà in piedi ancora per qualche tempo, quella all'interno dell'ex area Bunge, dove l'Autorità portuale ha già fatto un enorme passo in avanti: «La multinazionale ha provveduto a svolgere la bonifica richiesta come condizione per l'acquisto dell'area ed entro l'estate prenderemo possesso di quello spazio grande e strategico» conferma il presidente dell'Ap, Rodolfo Giampieri. Con l'abbattimento dei silos e l'acquisizione dell'ex Bunge, l'Authority avrà a disposizione uno spazio di ben 82mila metri quadrati ed una banchina di 350 metri in più su cui investire e ripensare ad una riorganizzazione del porto. Le idee non mancano, sembra abbastanza avviato il progetto di nuovo porto e nuovo terminal traghetti, spostati dal porto storico, oltre ad una parte dedicata alle attività mercantili: «Valuteremo assieme a come trasformare quello spazio vitale per lo sviluppo portuale» affermano il sindaco, Valeria Mancinelli e l'assessore comunale al porto, Ida Simonella. Con l'imminente riconsegna della banchina 22 (di fianco ai silos da abbattere) a piena operatività, dopo aver rischiato di perderla per un cedimento strutturale, quella parte di scalo potrebbe trasformarsi nel futuro Eden per Comune, Ap e categorie. Finisce anche l'era dell'attività granaria: «Le due aziende operative - aggiunge Giampieri - non hanno confermato la richiesta di concessione, adesso lavoriamo per piazzare i dipendenti che rischiano il posto, 13 unità. Mercoledì è in programma un tavolo ad hoc per trovare una soluzione. Nulla sarà lasciato al caso e nessuno per strada. È vero, i silos facevano parte dello skyline, avevano un valore scenografico e l'abbattimento provoca nostalgia, ma noi abbiamo bisogno di cambiare, di produrre lavoro ed opportunità, tra sogno e concretezza. E soprattutto la manutenzione di quei silos costava tra i 5 ed i 7 milioni di euro all'anno».

Il direttore generale dell'Arpam, Giancarlo Marchetti, ha confermato l'assenza di parti di amianto che necessitano una bonifica speciale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Confcommercio

I porti e le sfide per il futuro Oggi convegno con Rixi e Uggè

I porti della Campania giocano un ruolo cruciale nella ripresa dei movimenti commerciali nel Mediterraneo. «Però mancano le infrastrutture e l'eccesso di burocrazia non consente di ricevere risposte in tempi adeguati». A lanciare l'allarme è Pasquale Legora De Feo, ad di Conateco e vicepresidente di Confcommercio Campania. Sta-mani, alle 10,30, confronto sul tema alla Stazione Marittima. I lavori saranno aperti dal commissario di Confcommercio Giacomo Errico.

Parteciperanno, tra gli altri, il viceministro Edoardo Rixi; il vicepresidente di Confcommercio-**Conftrasporto** Paolo Uggè; l'ingegnere Marco Di Stefano (che illustrerà i futuri scenari logistici); Agostino Gallozzi e Legora De Feo, responsabili Container terminal Salerno e Napoli; Claudio Ricci e Giancarlo Cangiano (interporti di Nola e Marcianise); Stefano Messina di AssArmatori.

21 ECONOMIA

Open day il 20 marzo: chignon, tacchi e niente tattoo

Emirates fa scalo a Napoli

Colloqui per assumere hostess e steward Rigoroso «dress code»



Una nuova compagnia aerea, Emirates, fa scalo a Napoli il 20 marzo. La compagnia ha annunciato di assumere hostess e steward. Per il colloquio, i candidati dovranno essere rigorosi nel «dress code». Le candidate dovranno avere un chignon e tacchi alti. I candidati dovranno essere senza tatuaggi e piercing.

20

Confcommercio

I porti e le sfide per il futuro

Oggi convegno con Rixi e Uggè

Il convegno sulla sfida del futuro del porto di Napoli sarà aperto dal commissario di Confcommercio Giacomo Errico. Parteciperanno, tra gli altri, il viceministro Edoardo Rixi; il vicepresidente di Confcommercio-Conftrasporto Paolo Uggè; l'ingegnere Marco Di Stefano (che illustrerà i futuri scenari logistici); Agostino Gallozzi e Legora De Feo, responsabili Container terminal Salerno e Napoli; Claudio Ricci e Giancarlo Cangiano (interporti di Nola e Marcianise); Stefano Messina di AssArmatori.

"Il sistema logistico italiano e la connessione tra porti e interporti". Domani al porto di Napoli

PASQUALE RUSSO

(FERPRESS) - Napoli, 11 MAR - La crisi dei movimenti commerciali è ormai alle spalle, le condizioni macroeconomiche vedono un progressivo aumento dei traffici nel Mediterraneo e i porti della Campania sono quelli che, dopo aver superato con fatica le gravi criticità degli anni precedenti, registrano aumenti vertiginosi. "Però mancano le infrastrutture e l'eccesso di burocrazia, che è uno dei mali del nostro Paese, non consente di ricevere risposte in tempi adeguati". A lanciare l'allarme è Pasquale Legora De Feo, AD di Conateco e vicepresidente di Confcommercio Campania con delega alla logistica. È proprio su questo tema che martedì 12 marzo, alle ore 10,30, Confcommercio Campania ha programmato un confronto alla Stazione Marittima nel porto di Napoli (Sala Dione/Elettra), mettendo insieme i quattro poli logistici della Campania: i porti di Napoli e Salerno e gli interporti di Nola e Marcellinara. Ai lavori, che saranno aperti dal commissario di Confcommercio Campania Giacomo Errico, prenderanno parte il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi e il vicepresidente di Confcommercio-Conftrasporto Paolo Uggè. A seguire, dopo una presentazione degli scenari logistici curata dall'ingegnere Marco Di Stefano, si aprirà un confronto-dibattito tra i principali stakeholder della logistica campana e le istituzioni. Sono previsti interventi di Pasquale Legora De Feo e Agostino Gallozzi, che daranno rispettivamente voce alle istanze degli operatori del porto di Napoli e di Salerno, Claudio Ricci e Giancarlo Cangiano, per gli interporti di Nola e Marcellinara, Stefano Messina in rappresentanza di AssArmatori, mentre per la parte pubblica saranno presenti Piero Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centrale, il presidente della Commissione Trasporti della Regione Campania Luca Cascone e il professor Mario Calabrese per il Comune di Napoli. A moderare gli interventi sarà Pasquale Russo, direttore generale di Confcommercio Campania. [dc]



RassegnaSindacale

Napoli

Porto di Napoli, il 13 marzo sciopero di 24 ore

"Il tentativo di mettere in discussione le attività dei lavoratori portuali, con il rischio di pesanti ricadute occupazionali, utilizzando il 'ricatto' del ricordo all' autoprodotzione, va respinto con forza". A dirlo in una nota sono le segreterie regionali dei sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti di Napoli annunciando uno sciopero di 24 ore per mercoledì 13 marzo. I lavoratori Culp, Compagnia Unica Lavoratori Portuali, sono in stato di agitazione dallo scorso 4 marzo per contestare la richiesta di attivare l' autoprodotzione dei traghetti da Napoli per la Sicilia avanzata dalla compagnia di navigazione Gnv. Mercoledì i manifestanti sfileranno in un corteo che partirà alle 10 dal piazzale adiacente l' **autorità portuale** al varco Pisacane. "In questi giorni - concludono i sindacati - dichiarazioni di solidarietà sono state espresse da tanti porti italiani che hanno annunciato la loro presenza al presidio, con un successivo corteo che si svolgerà all' interno del porto. Diciamo no all' autoprodotzione, al dumping sulla pelle dei lavoratori, alla concorrenza a discapito della sicurezza".



Porto di Napoli, domani arrivano gli ispettori inviati da Toninelli

Sotto la lente degli 007 del Mit la gestione degli scali da parte dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale: la durata dell' incarico è di quattro mesi

di Giancarlo Tommasone Nella giornata di domani è previsto l' arrivo al porto di Napoli della Commissione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inviata su preciso input di Danilo Toninelli . Gli 007 del Mit, come anticipato esattamente una settimana fa da Stylo24 , si occuperanno di diverse questioni evidenziate da ben sei interrogazioni parlamentari finite all' attenzione del ministro. Nei testi delle interpellanze, siglate in calce da una trentina di senatori del M5S (tra i quali Vincenzo Presutto, in qualità di primo firmatario), si evidenziano presunte gravi problematiche, relativamente allo scalo partenopeo, su cui fare luce Il pool incaricato di effettuare ispezioni sull' Autorità di **sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale , è presieduto da Stefania Moltoni , dirigente della direzione del Mit per la Vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne. L' organismo è composto da Angela Catanese , dirigente della Direzione per l' edilizia statale e gli interventi speciali, e da Ennio Crisci , funzionario della segreteria tecnica del ministro Toninelli. L' attività ispettiva avrà una durata massima di quattro mesi e rientra nei compiti istituzionali normativamente assegnati al Ministero; l' accesso avrà come obiettivo «la verifica della gestione dei porti dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici dell' attività medesima», è scritto nella nota diffusa dal Mit. L' invio della Commissione si inserisce in una serie di interventi innescati dall' attenzione che il Governo ha focalizzato sugli scali marittimi italiani.

Legge di Bilancio e proroga di 15 anni per le concessioni demaniali: timore per la possibilità dello stop ai lavori da intraprendere negli scali marittimi Porti che sono tornati al centro della scena anche per quanto riguarda il timore di vedere bloccati eventuali lavori da attuare, in virtù degli effetti che potrebbero provenire dall' ultima legge di Bilancio dello Stato. Come sottolineato da «Il Secolo XIX», con l' articolo 1 (commi da 682 a 684) si prevede l' estensione della durata delle concessioni dei beni demaniali marittimi per 15 anni. Sotto la voce «concessioni» finiscono dunque anche quelle che riguardano i porti, vale a dire servizi tecnico nautici, terminalisti, industriali, ecc. Tutto ciò potrebbe provocare lo stop di interventi programmati nei porti da anni, per attuare i quali si attendeva proprio la scadenza delle concessioni demaniali.

The screenshot shows the Stylo24 website interface. At the top, there is a navigation menu with links for HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, INCHIESTE, and POLITICA. Below the menu, the site's name 'STYLO24' is prominently displayed, along with the tagline 'GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO'. The main article headline reads 'Porto di Napoli, domani arrivano gli ispettori inviati da Toninelli'. A sub-headline below it states: 'Sotto la lente degli 007 del Mit la gestione degli scali da parte dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale: la durata dell'incarico è di quattro mesi'. The article is attributed to Giancarlo Tommasone, dated 11 March 2019. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and others. A 'WURTH' logo is visible. A small image of a man speaking is shown on the right side of the article preview. At the bottom right, there is a 'Seguici su facebook' button and a small advertisement for a book 'La vera storia dei cutollanti' by Simone Di MEO.

LE OPERAZIONI DI DISINCAGLIO ALLE PRIME LUCI DEL GIORNO L' EFE MURAT È STATO TRASFERITO NEL PORTO CITTADINO

La nave spostata in porto finita la stagione dei selfie

«Mi piego, ma non mi spezzo». Sembra questo il messaggio lanciato dall'Efe Murat lasciandosi dondolare di buon mattino tra le acque dell'Adriatico. L'alta marea di ieri ha consentito a due rimorchiatori di disincagliarla, ma le prime rotazioni per restituire il piacere di navigare, se pure al traino, erano state eseguite domenica nel tardo pomeriggio. Alle 5.55 di ieri, infine, nel silenzio dell'aurora, la nave cargo turca ha ripreso il largo prima di essere ormeggiata nel porto barese. «Grazie all'esito positivo degli interventi tecnici di riparazione effettuati a bordo, all'alleggerimento della stessa per il recupero della galleggiabilità e alle ottimali condizioni meteorologiche, con un picco di alta marea favorevole, è stata disincagliata in modo definitivo, grazie anche alle attività di tonneggio e traino dei rimorchiatori greci Pantoktator e Platytera della società Megatugs», si leggerà a distanza di qualche ora su una nota della Guardia Costiera.

Manovre di disincaglio a cui sono seguiti test di galleggiabilità e, non solo, a largo per permettere all'amministrazione di bandiera della nave di fare le sue valutazioni per verificare l'efficienza e l'idoneità della Efe Murat al rimorchio. Operazioni necessarie per organizzare il trasferimento del mercantile in patria navigando attraverso acque internazionali. In un primo momento la Efe Murat era destinata a essere ormeggiata al molo san Cataldo, ma per ragioni di fondale è stata trasferita alla banchina 29 del molo Foraneo.

Qui proseguiranno gli interventi tecnici necessari per garantirle il galleggiamento e il ritorno a casa, ma non è escluso che la Procura, che ha aperto un fascicolo per naufragio colposo indagando il comandante della nave, disponga sopralluoghi funzionali alle indagini. Un molo dove da anni sosta la carcassa della Norman Atlantic, il traghetto della Visemar, noleggiato dalla compagnia di navigazione greca Anek Lines, che il 28 dicembre del 2014 prese fuoco nel Canale d'Otranto durante uno dei viaggi tra Igoumenitsa e Ancona provocando 31 vittime (di cui 12 morti accertati e 19 corpi mai ritrovati) e il ferimento di 64 dei circa 500 passeggeri.

La sorte della Efe Murat è stata differente: dopo essere arrivata quasi a riva nella notte della mareggiata del 23 febbraio, ha subito l'abbandono dell'equipaggio poche ore dopo essersi incagliata a ridosso della barriera frangi flutti della spiaggia di Pane e Pomodoro. Non ha fatto vittime ed è diventata la regina dei selfie dei baresi e dei curiosi giunti in città per imprimere nella memoria, e in quella delle schede di telefonini e macchine fotografiche, un piccolo pezzo di storia della città.

Una storia di cui fanno parte i servizi tecnico-nautici del porto di Bari (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori) e le autorità gli enti e le istituzioni con cui la Capitaneria di porto si è confrontata sin dal mattino seguente al sinistro fornendo all'ammiraglio Giuseppe Meli, direttore marittimo e comandante del porto, e al capitano di Vascello Antonio Catino, capo reparto operativo della direzione marittima di Bari, tutto il supporto necessario.

Una unità di intenti che ha fatto la differenza. Una task force il cui obiettivo primario è stato la tutela dell'ambiente e della collettività; di giovedì scorso la conferenza di servizi in Capitaneria che aveva approvato il piano di disincaglio della Efe Murat presentato dai tecnici olandesi incaricati dall'**armatore** turco. Ma il meteo e l'acqua alta, hanno reso inutili gli accordi presi e hanno reso tutto più semplice.

Nella stessa giornata di giovedì, fu acquisito il piano per le operazioni di disincaglio del rimorchiatore Galesus, approvato dal Registro italiano navale, avviato nella mattinata di domenica e conclusosi poco dopo con l'ormeggio al porto.

Un rimorchiatore mai abbandonato dai tre componenti dell'equipaggio a cui alcuni noti musicisti baresi hanno dedicato dei.



L'operazione

"Così abbiamo spostato il cargo"

Il mercantile turco nel porto dopo il trasferimento da Pane e pomodoro: adesso è a pochi metri del relitto della Norman

GABRIELLA DE MATTEIS

Alle fine è scattato quello che ora gli addetti ai lavori chiamano «il piano B». E cioè il progetto di recupero meno complesso e più veloce, quello che soltanto condizioni di mare favorevoli hanno reso possibile. Poco prima delle 17 di domenica pomeriggio i tecnici della società greca Megatugs Salvage chiedono alla Capitaneria di **porto** l'autorizzazione a intervenire. Il recupero, spiegano, ora è fattibile perché con l'alta marea è possibile rimettere in galleggiamento il mercantile.

È quello che succede ed è soltanto l'inizio di un'operazione di rimozione e rimorchio lampo che verrà poi condotta nel giro di poche ore.

Chi ha partecipato al progetto di recupero della Efe Murat, il mercantile arenato il 23 dicembre scorso, la chiama «perizia marinaresca». «Come la nave ci è arrivata così può andare via», spiegano gli addetti ai lavori. All'opera ci sono tecnici specializzati della società greca alla quale l'armatore della nave ha affidato il progetto di recupero e con loro ci sono ingegneri olandesi, professionalità con capacità nel settore, riconosciute in ambito internazionale. Il piano, che era stato approvato dalla conferenza dei servizi negli uffici della Capitaneria di **porto**, era più articolato perché prima dell'operazione per mettere in galleggiamento la nave e quindi per poterla trainare in **porto** erano previsti lavori sui fondali, per spostare, con l'impiego di un escavatore e di un motopontone, 300 metri cubi di sedimenti, sabbia, pietrisco e qualche scoglio. Una fase che è stata fortunatamente saltata.

Con l'arrivo dell'alta marea e dell'innalzamento del livello dell'acqua, gli esperti della Megatugs Salvage hanno intuito che intervenire era possibile e collegando la nave ai rimorchiatori sono riusciti a farla ruotare, ponendo la prua del mercantile verso il mare aperto. Praticamente è come se con il movimento su se stessa la Efe Murat avesse tracciato naturalmente sui fondali il percorso che i lavori di rimozione dei sedimenti avrebbero dovuto realizzare. Ed è stato questo il momento in cui tutti hanno compreso che il peggio era passato, che il mercantile, adagiato sui frangiflutti di Pane e pomodoro, sarebbe riuscito a riprendere la navigazione.

Il resto, nei giorni scorsi, lo avevano fatto il lavoro dei subacquei che avevano riparato le falle.

Con due rimorchiatori, il Pantokrator e il Pantanassa, cinque minuti prima delle 6 del mattino il mercantile è stato disincagliato definitivamente e trainato da cavi di acciaio, lunghi più di 300 metri, ha rispeso nuovamente il largo, lasciando la spiaggia di Pane e pomodoro. Una scena che ancora una volta ha fatto il giro del web con fotografie scattate all'alba. «Un'attività operativa complessivamente svolta con eccezionale tempestività e perizia marinaresca», spiegano gli operatori della Capitaneria di **porto**, che ha coordinato le operazioni di rimozione del mercantile e dell'altra imbarcazione, il rimorchiatore Galesus arenatosi non lontano da Pane e pomodoro, nel tentativo, la sera del 23 febbraio, di prestare soccorso al mercantile turco bloccato in mare.

«Grazie alla professionalità della Guardia costiera e degli operatori della società di Salvage è stato evitato un disastro ambientale e quella nave arenata sulla spiaggia resterà solo un ricordo curioso», ha spiegato il primo cittadino Antonio Decaro. Ora il mercantile è ancorato al molo San Cataldo, del **porto** di Bari, non lontano dal relitto della Norman Atlantic, il traghetto naufragato al largo delle coste greche il 27 dicembre del 2014 e sotto sequestro perché al centro di un procedimento giudiziario.

Sui social c'è chi ha polemizzato per l'immagine che il **porto** di Bari restituisce ai croceristi. Sul mercantile, adesso, dovranno essere condotte una serie di ispezioni per capire l'entità dei danni e se e dopo quali lavori potrà eventualmente riprendere la navigazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bari, la Efe Murat ormeggiata in sicurezza al molo San Cataldo

GIORGIO CAROZZI

Bari - Le operazioni di traino della nave Efe Murat si sono concluse in mattinata e l'unità è ora ormeggiata in sicurezza al molo San Cataldo nel **porto** di **Bari**. Nei prossimi giorni la società armatrice dovrà predisporre un piano per decidere come e se intervenire per le riparazioni necessarie. Dovrà anche organizzare l' eventuale rientro in Turchia della nave, compatibilmente con le necessità dell' inchiesta giudiziaria avviata dalla magistratura barese sul naufragio.



LE VOCI De Gennaro: «Dispiace che gli assessori siano andati via, non bastano le misure di Regione, Comune e Università»

«Bisogna fare uno sforzo per conoscere questo mondo»

Nei prossimi giorni l'apertura del Balab al Porto, filo diretto con Rotterdam

Occorre risvegliare la speranza a Taranto, ripete più volte Gianluigi De Gennaro, delegato del rettore allo Sviluppo della Creatività, ed essere presenti, con convinzione: «Il contributo sociale di una comunità di imprese alle startup è notevolissimo. Ci dispiace gli assessori siano andati via dopo i loro saluti (Cosimo Borraccino, assessore regionale allo Sviluppo Economico, e Massimiliano Motolese, assessore comunale ai Lavori Pubblici e Patrimonio, ndc) non bastano le misure di Università, Regione, Comune, per alimentare le startup. Ci vogliono le attività per costruire l'ecosistema e mettere insieme imprese e startup.

Lo sforzo dobbiamo farlo con le comunità. Io chiederei di conoscere più direttamente questo mondo, avere percezione di cosa fanno e promuoverlo nella società. Non viviamo in un territorio con forte cultura imprenditoriale. È un problema se oggi qualcuno viene e dice No, questo non è un territorio di startup. Il rettore, Antonio Uricchio, è andato ovunque a parlare di startup pugliesi. I nostri ragazzi spesso trovano i loro mercati fuori».

Sono intervenuti: Bruno Notarnicola (Dipartimento Jonico); Riccardo Pagano (coordinatore del dottorato in Diritti, Economie e Culture nel Mediterraneo); Alfredo Lobello, di Puglia Sviluppo, sul fondo TecnoNidi; Stefano Marastoni, di Arti Puglia; Luca Lazzaro, nuovo presidente di Confagricoltura, sulle opportunità dei consorzi. Efficace e dura è stata la lezione di Pietro Vito Chirulli, consigliere delegato di Startup Confindustria, apprezzato grazie al suo concetto di costellazione di imprese, ed arrabbiato bonariamente, sia perché i giovani erano troppo pochi e sono andati via troppo presto, sia perché avrebbe voluto vedere più amministratori, in senso generale, a dare fiducia agli startupper.

Aprire il Balab al Porto di Taranto, in conclusione, potrebbe aumentare le occasioni in questo articolato laboratorio di startup: «Avverrà nei prossimi giorni - conferma il presidente di **Autorità Portuale**, Sergio Prete, rimasto fino alla fine - noi possiamo confrontarci con realtà molto avanti con l'innovazione. Ci riferiamo al Porto di Rotterdam. Abbiamo firmato un accordo di collaborazione con un importante acceleratore di startup (una ha inventato un sistema di controllo di emissioni odorigene, ndc).

L'idea è far nascere idee progettuali e creare il primo centro di innovazione **portuale** di startup. Investiamo nei limiti del possibile, perché noi siamo ente pubblico e non società per azioni. Alcune opportunità fino ad oggi non sono state sfruttate. Dobbiamo andare a completare le filiere».

F.Ra.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ATTUALITA'

Porto di Gioia Tauro. Lettera aperta dei lavoratori della Universal Services: "Senza stipendi, di cosa vivranno i nostri figli?"

invitiamo i lavoratori diretti di Medcenter ad evitare conflitti tra poveri.....abbiamo famiglia anche NOI

A breve si definirà l'ennesima beffa nel porto di Gioia Tauro, ancora famiglie in mezzo ad una strada senza lavoro e senza futuro. Chi Vi scrive oggi, sono i lavoratori della Universal Services che, dopo l'inibizione disposta dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro a seguito di indagini sulla stessa, si ritrovano di fatto senza lavoro dal 25 dicembre 2018, un natale che ricorderemo per sempre, noi e le nostre famiglie. Tra pochi giorni, il tribunale di Reggio Calabria si esprimerà sulla possibilità di concedere un amministratore esterno, (curatore) per gestire l'azienda. Di fatto sarebbe un dramma se vi fosse un esito negativo. Circa 40 lavoratori senza lavoro e senza stipendi, di cosa vivranno i nostri figli, le nostre famiglie essendo tutti monoreddito? In caso di negazione per l'intervento esterno, non potendo più lavorare onestamente, tutti i lavoratori come sarebbero etichettati? Vedete egregi Signori, se si pensa oggi a tutto il lavoro fatto ed alle notti passate al porto, spesso in inverno a temperature proibitive o sotto il sole cocente, non possiamo far altro che sperare nel futuro, perché le persone oneste se lo meritano. Chiediamo un intervento diretto da parte Sua On. Ministro, abbiamo apprezzato molto la sua fermezza il giorno dell'intervento presso l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Lei stesso ha dichiarato che i lavoratori vanno protetti e nessuno dovrebbe perdere il proprio posto di lavoro, solo così si 'semina' legalità. Sappiamo perfettamente, come lavoratori di una delle ditte esterne operanti nel porto, le difficoltà del momento, ma abbiamo fiducia nel Suo intervento. Inoltre invitiamo i lavoratori diretti di Medcenter ad evitare conflitti tra poveri.. abbiamo famiglia anche NOI. I lavoratori di Universal Services 11-03-2019 20:11.



INVITIAMO I LAVORATORI DIRETTI DI MEDCENTER AD EVITARE CONFLITTI TRA POVERI.....ABBIAMO FAMIGLIA ANCHE NOI

Porto di Gioia Tauro. Lettera aperta dei lavoratori della Universal Services: "Senza stipendi, di cosa vivranno i nostri figli?"

A breve si definirà l'ennesima beffa nel porto di Gioia Tauro, ancora famiglie in mezzo ad una strada senza lavoro e senza futuro. Chi Vi scrive oggi, sono i lavoratori della Universal Services che, dopo l'inibizione disposta dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro a seguito di indagini sulla stessa, si ritrovano di fatto senza lavoro dal 25 dicembre 2018, un natale che ricorderemo per sempre, noi e le nostre famiglie. Tra pochi giorni, il tribunale di Reggio Calabria si esprimerà sulla possibilità di concedere un amministratore esterno, (curatore) per gestire l'azienda. Di fatto sarebbe un dramma se vi fosse un esito negativo. Circa 40 lavoratori senza lavoro e senza stipendi, di cosa vivranno i nostri figli, le nostre famiglie essendo tutti monoreddito? In caso di negazione per l'intervento esterno, non potendo più lavorare onestamente, tutti i lavoratori come sarebbero etichettati? Vedete egregi Signori, se si pensa oggi a tutto il lavoro fatto ed alle notti passate al porto, spesso in inverno a temperature proibitive o sotto il sole cocente, non possiamo far altro che sperare nel futuro, perché le persone oneste se lo meritano. Chiediamo un intervento diretto da parte Sua On. Ministro, abbiamo apprezzato molto la sua fermezza il giorno dell'intervento presso l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Lei stesso ha dichiarato che i lavoratori vanno protetti e nessuno dovrebbe perdere il proprio posto di lavoro, solo così si 'semina' legalità. Sappiamo perfettamente, come lavoratori di una delle ditte esterne operanti nel porto, le difficoltà del momento, ma abbiamo fiducia nel Suo intervento. Inoltre invitiamo i lavoratori diretti di Medcenter ad evitare conflitti tra poveri..... abbiamo famiglia anche NOI. I lavoratori di Universal Services

11-03-2019 20:11

La nuova Via della Seta

L'Ue contro l'asse Roma-Pechino "Non si rompa il fronte europeo"

Oggi la Commissione approverà un documento che rilancia l'azione unitaria e apre a Huawei

ALBERTO D' ARGENIO

Dal nostro corrispondente Bruxelles Il monito arriverà oggi, all' interno del nuovissimo documento strategico sui rapporti tra Unione europea e Cina. «Né la Ue né alcuno Stato membro può raggiungere i suoi obiettivi con la Cina senza una piena unità». Vista la natura del documento, l' Italia non è esplicitamente citata, ma il riferimento è chiaro: i governi devono astenersi dal rompere il fronte Ue per non fare il gioco di Pechino, che preferisce negoziare con i singoli Paesi, più deboli, che con un blocco che rappresenta il secondo mercato del pianeta e 500 milioni di cittadini. Proprio quello che invece l' Italia si prepara a fare firmando l' adesione alla Nuova Via della Seta durante la visita nel nostro Paese del presidente Xi Jinping (21-24 marzo).

Il documento sarà approvato oggi a Strasburgo dalla Commissione Ue su iniziativa di Jean-Claude Juncker e Federica Mogherini per poi planare sul tavolo dei leader europei che si riuniranno a Bruxelles proprio nelle ore in cui Xi Jinping atterrerà in Italia. Il loro via libera sdognerà la visione degli europei in vista del vertice Ue-Cina del 9 aprile. È la complessità dei rapporti tra Europa e Repubblica popolare a far capire quanto incauta sia, vista da Bruxelles e dalle capitali europee, oltre che da Washington, la mossa sostenuta da Luigi Di Maio sulla Via della Seta. «La Cina - scrive la Commissione Ue - è allo stesso tempo un partner con cui cooperare, un partner con cui negoziare, un competitor economico e un rivale sistemico».

Ecco perché nei negoziati con Pechino gli europei dovrebbero restare uniti per «difendere i nostri interessi e i nostri valori» con una strategia diversificata su più livelli. Anche alla luce di alcuni sinistri esempi visibili in giro per il mondo. «Gli investimenti cinesi nei Balcani occidentali e in Africa hanno contribuito alla crescita, ma allo stesso tempo di frequente hanno avuto effetti negativi sulla sostenibilità socioeconomica e finanziaria che ha portato a un alto indebitamento e al trasferimento del controllo di infrastrutture e risorse strategiche». A Bruxelles nessuno lo dirà apertamente, ma è proprio quello che si teme possa avvenire in Italia: non solo che Pechino usi Roma come cavallo di Troia politico in Europa e nel G7 e per spaccare l' Occidente, ma anche per mettere le mani per decenni su strutture e risorse della terza economia dell' eurozona in cambio di poco o nulla.

Per contrastare la Cina servirebbe invece un approccio a livello europeo. Non solo richiamando in ogni negoziato diritti umani, ambiente e multilateralismo, ma anche con nuove azioni per aprirne i mercati nel nome della reciprocità. Dunque lavorando a una riforma del Wto (che piacerà a Trump), ma anche con azioni più aggressive visto che la Cina favorisce l' ascesa dei suoi campioni ma chiude il mercato domestico alle aziende europee.

Per questo Bruxelles promette di pubblicare entro il 2019 nuove regole sulla partecipazione degli stranieri agli appalti in Europa.

A piacere meno a Trump, invece, la scelta Ue sul 5G: al contrario di quanto chiesto da Washington, l' Europa non chiuderà all' ingresso della tecnologia cinese - ovvero di Huawei - nella realizzazione delle nuove reti e più in generale nei settori strategici. Tuttavia Bruxelles adotterà un approccio comune con misure di valutazione e gestione comune dei rischi legati alla sicurezza del 5G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il caso

Via della Seta Confcommercio e Conftrasporto "Il governo sia prudente"

La Via della Seta? Meglio essere prudenti. Confcommercio e Conftrasporto invitano infatti il governo alla « massima prudenza » sull' accordo Italia- Cina annunciato per il 22 marzo. E propongono un' intesa doganale tra i due Paesi. Lo scrivono i presidenti Carlo Sangalli e Fabrizio Palenzona in una lettera inviata al premier Giuseppe Conte e al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli.

« L' Italia sarebbe l' unico Paese di particolare rilevanza a siglare un' intesa, considerato che, sempre di più, l' Unione europea evidenzia il disegno egemonico sotteso a tale progetto - spiegano i due presidenti - In particolare, il sistema portuale italiano, con l' azione autonoma e non coordinata di diverse autorità di sistema, si candida a essere terminale della ' Via della Seta'. Si parla di investimenti a Trieste e Venezia. Addirittura a Genova l' Autorità di sistema ha annunciato di voler costituire una società mista con il gruppo cinese Cccc per la progettazione e la costruzione di opere, in deroga a tutte le norme vigenti ». « Ricordiamo - si legge nella lettera - che la presenza cinese e asiatica nei porti italiani ha dei precedenti non sempre confortanti. Cosco, la medesima società statale che gestisce il porto del Pireo, aveva un' importante partecipazione nel terminal Conateco di Napoli, che ha abbandonato alle prime difficoltà, creando una situazione di grave crisi, superata solo grazie al subentro di un altro operatore».

Confcommercio e Conftrasporto esprimono inoltre dubbi sui dati 'esaltanti' diffusi a sostegno dell' iniziativa: la crescita dei traffici per l' Italia, infatti, si limiterebbe a un modesto 2%. Preoccupa anche il fatto che l' industria cinese è considerata non esente da rischi di contraffazione dei prodotti o conformità agli standard produttivi internazionali.

«La prima cosa su cui dovrebbe lavorare l' Italia - propongono i presidenti di Confcommercio e Conftrasporto - è un accordo doganale con la Cina per il controllo delle merci in partenza, anche attraverso l' uso della tecnologia Rfid. Siamo già molto preoccupati per le intese sottoscritte da importanti imprese italiane con industrie cinesi che rischiano di farci perdere know how e competitività. Se poi dovessimo aggiungere la perdita della piena sovranità nazionale sulle infrastrutture strategiche portuali e ferroviarie, rischieremmo di pregiudicare quell' **economia del mare** che è fondamentale per il nostro Paese». «Ricordiamo infine il decreto legge 21 del 2012, che impone un controllo reale e dinamico sull' investimento straniero, e il regolamento europeo approvato in questi giorni che subordina questi particolari investimenti a un' autorizzazione. Invitiamo quindi il Governo italiano, anche per non eludere le norme di controllo nazionali ed europee, a valutare con grande attenzione e prudenza l' accordo che si intende sottoscrivere », concludono i due presidenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Confcommercio e Confrtrasporto massima prudenza nell' accordo Italia-Cina Via della Seta

(FERPRESS) - Roma ,11 MAR - "Via della Seta: Confcommercio Imprese per l' Italia e Confrtrasporto invitano il governo alla massima prudenza sull' accordo Italia-Cina annunciato per il 22 marzo. E propongono un' intesa doganale tra i due Paesi". Lo scrivono i presidenti Carlo Sangalli e Fabrizio Palenzona in una lettera inviata al premier Giuseppe Conte e al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli. "L' Italia sarebbe l' unico Paese di particolare rilevanza a siglare un' intesa, considerato che, sempre di più, l' Unione europea evidenzia il disegno egemonico sotteso a tale progetto - spiegano i due presidenti - In particolare, il sistema portuale italiano, con l' azione autonoma e non coordinata di diverse Autorità di Sistema, si candida a essere terminale della Via della Seta. Si parla di investimenti a Trieste e Venezia. Adirittura a Genova l' Autorità di Sistema ha annunciato di voler costituire una società mista con il gruppo cinese Cccc per la progettazione e la costruzione di opere, in deroga a tutte le norme vigenti". "Ricordiamo - si legge nella lettera - che la presenza cinese e asiatica nei porti italiani ha dei precedenti non sempre confortanti. Cosco, la medesima società statale che gestisce il porto del Pireo, aveva un' importante partecipazione nel terminal Conateco di Napoli, che ha abbandonato alle prime difficoltà, creando una situazione di grave crisi, superata solo grazie al subentro di un altro operatore". Confcommercio e Confrtrasporto esprimono inoltre dubbi sui dati 'esaltanti' diffusi a sostegno dell' iniziativa: la crescita dei traffici per l' Italia, infatti, si limiterebbe a un modesto 2%. Preoccupa anche il fatto che l' industria cinese è considerata non esente da rischi di contraffazione dei prodotti o conformità agli standard produttivi internazionali. "La prima cosa su cui dovrebbe lavorare l' Italia - propongono i presidenti di Confcommercio e Confrtrasporto - è un accordo doganale con la Cina per il controllo delle merci in partenza, anche attraverso l' uso della tecnologia Rfid. Siamo già molto preoccupati per le intese sottoscritte da importanti imprese italiane con industrie cinesi che rischiano di farci perdere know how e competitività. Se poi dovessimo aggiungere la perdita della piena sovranità nazionale sulle infrastrutture strategiche portuali e ferroviarie, rischieremmo di pregiudicare quell' **economia del mare** che è fondamentale per il nostro Paese". "Ricordiamo infine il decreto legge 21 del 2012, che impone un controllo reale e dinamico sull' investimento straniero, e il regolamento europeo approvato in questi giorni che subordina questi particolari investimenti a un' autorizzazione. Invitiamo quindi il Governo Italiano, anche per non eludere le norme di controllo nazionali ed europee, a valutare con grande attenzione e prudenza l' accordo che si intende sottoscrivere", concludono i due presidenti.



Confcommercio e Confrtrasporto esortano il governo italiano alla massima prudenza sull' accordo con la Cina per la Via della Seta

Si rischia - hanno sottolineato Sangalli e Palenzona - la perdita della piena sovranità nazionale sulle infrastrutture strategiche portuali e ferroviarie Confcommercio e **Confrtrasporto**, in una lettera inviata al governo a firma dei presidenti Carlo Sangalli e Fabrizio Palenzona, hanno invitato l' esecutivo italiano alla massima prudenza sull' accordo tra Italia e Cina sulla Via della Seta annunciato per il prossimo 22 marzo, durante la visita del presidente cinese Xi Jinping, e hanno proposto un' intesa doganale tra i due Paesi. Annunciando l' invio della missiva al governo, Confcommercio e **Confrtrasporto** hanno ricordato che l' esecutivo italiano ha comunicato la prossima firma dell' accordo quadro con Pechino nonostante le preoccupazioni degli Stati Uniti e dell' UE e che il premier Giuseppe Conte ha evidenziato che l' intesa avvicinerà la Cina agli standard di trasparenza occidentali e ha sottolineato che con la "Nuova Via della Seta" i cinesi si preparano a connettere Asia, Europa e Africa costruendo strade, porti, ferrovie, reti di telecomunicazioni. Secondo Conte, hanno specificato le due Confederazioni imprenditoriali, per l' Italia si tratterebbe di «un' opportunità» di crescita. Da parte sua il governo di Pechino, annunciando la partecipazione dell' Italia alla Belt and Road Initiative (BRI), ha rimarcato che l' Italia, che è l' ottava più grande **economia** del mondo, diventerà quindi anche la più grande **economia** a partecipare alla BRI. Il governo cinese non ha mancato di evidenziare come la Cina potrebbe diventare un partner più utile per la ripresa dell' **economia** italiana rispetto agli USA e alla stessa UE: l' esecutivo - riprendendo dichiarazioni di Liang Haiming, decano del Hainan University Belt and Road Research Institute e presidente del China Silk Road iValley Research Institute - ha ricordato che l' Italia è sotto pressione a causa dell' aumento del debito pubblico e del rallentamento della crescita economica e - ha evidenziato Haiming - le imprese cinesi potrebbero essere in grado di stimolare l' **economia** italiana, cosa che - ha osservato - gli Stati Uniti e altri paesi dell' Unione Europea non sono riusciti a fare. Tra le imprese nazionali citate dal governo cinese quali possibili investitori in Italia c' è la Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. (ZPMC), uno dei leader mondiali nel segmento della produzione di mezzi e gru per il settore portuale. «Nel quadro della BRI e di uno sviluppo delle relazioni bilaterali - ha dichiarato in tal senso il direttore generale dell' azienda, Ye Hui - prenderemo in considerazione un aumento del nostro impegno in Italia, con l' intenzione di assumere più personale in loco una volta che il progetto prenderà avvio». «Inoltre - ha aggiunto Ye - siamo disponibili a condividere la nostra esperienza nella costruzione di infrastrutture e nella produzione di attrezzature, il che sarebbe di grande aiuto per i paesi europei sviluppati le cui infrastrutture stanno invecchiando». ZPMC, infatti, fa capo alla China Communications Construction Company (CCCC), gruppo che si occupa principalmente della costruzione di infrastrutture di trasporto, di attività di dragaggio e della produzione di macchinari e gruppo che potrebbe ad esempio diventare partner dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, come prospettato nei giorni scorsi dal presidente dell' ente Paolo Emilio Signorini, per dare corso a grandi opere nel porto di Genova. Il governo di Pechino ha ricordato che dal 2000 al 2017 gli investimenti complessivi della Cina in Italia hanno raggiunto i 13,7 miliardi di euro e l' Italia è così diventata la terza principale destinazione degli investimenti cinesi nell' UE dopo il Regno Unito (42,2 miliardi di euro) e la Germania (20,6 miliardi di euro). Nella lettera inviata al premier Giuseppe Conte e al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, i presidenti di Confcommercio e **Confrtrasporto** raffreddano invece gli entusiasmi: «l' Italia - hanno scritto Sangalli e Palenzona - sarebbe l' unico Paese di particolare rilevanza a siglare un' intesa, considerato che, sempre di più, l' Unione Europea evidenzia il disegno egemonico sotteso a tale progetto. In particolare, il sistema portuale italiano, con l' azione autonoma e non coordinata di diverse Autorità di Sistema, si candida a essere terminale della Via della Seta. Si parla di investimenti a Trieste e Venezia. Addirittura a Genova l' Autorità di Sistema ha annunciato di voler costituire una società mista con il gruppo cinese CCCC per la progettazione e la costruzione di opere, in deroga a tutte le norme vigenti». «Ricordiamo - prosegue la lettera - che la presenza cinese e asiatica nei porti italiani ha dei precedenti non



sempre confortanti. COSCO, la medesima società statale che gestisce il porto del Pireo, aveva un' importante partecipazione nel terminal Conateco di Napoli, che ha abbandonato alle prime difficoltà, creando una situazione di grave crisi, superata solo grazie al subentro di un altro operatore». I rappresentanti di Confcommercio e **Confrtrasporto** hanno espresso inoltre dubbi sui dati «esaltanti» diffusi a sostegno dell' iniziativa: la crescita dei traffici per l' Italia, infatti - secondo le due organizzazioni - si limiterebbe a un modesto 2%. Confcommercio e **Confrtrasporto** hanno manifestato preoccupazione anche per il fatto che l' industria cinese è considerata non esente da rischi di contraffazione dei prodotti o conformità agli standard produttivi internazionali. «La prima cosa su cui dovrebbe lavorare l' Italia - hanno proposto invece Sangalli e Palenzona - è un accordo doganale con la Cina per il controllo delle merci in partenza, anche attraverso l' uso della tecnologia Rfid. Siamo già molto preoccupati per le intese sottoscritte da importanti imprese italiane con industrie cinesi che rischiano di farci perdere know-how e competitività. Se poi dovessimo aggiungere la perdita della piena sovranità nazionale sulle infrastrutture strategiche portuali e ferroviarie, rischieremmo di pregiudicare quell' **economia del mare** che è fondamentale per il nostro Paese». «Ricordiamo infine - hanno concluso i presidenti di Confcommercio e **Confrtrasporto** - il decreto legge 21 del 2012, che impone un controllo reale e dinamico sull' investimento straniero, e il regolamento europeo approvato in questi giorni che subordina questi particolari investimenti a un' autorizzazione. Invitiamo quindi il governo italiano, anche per non eludere le norme di controllo nazionali ed europee, a valutare con grande attenzione e prudenza l' accordo che si intende sottoscrivere».