



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 13 marzo 2019**



Prime Pagine

13/03/2019	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Foglio	11
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Giornale	12
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Giorno	13
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Manifesto	14
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Mattino	15
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Messaggero	16
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Il Tempo	20
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	Italia Oggi	21
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	La Nazione	22
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	La Repubblica	23
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	La Stampa	24
Prima pagina del 13/03/2019		
13/03/2019	MF	25
Prima pagina del 13/03/2019		

Primo Piano

12/03/2019	Ansa	26
Immobiliare: Italia al Mipim con 3,6 mld offerte		
13/03/2019	MF Pagina 11	27
L' Italia cerca 3,6 miliardi al Mipim		
12/03/2019	The Medi Telegraph	28
Concessioni nei porti, i terminal mettono sotto accusa la maxi-proroga		

Trieste

12/03/2019	FerPress		29
<hr/>			
13/03/2019	Gazzetta di Parma	Pagina 5	30
<hr/>			
13/03/2019	Giornale di Brescia	Pagina 3	31
<hr/>			
13/03/2019	Il Giornale Di Vicenza	Pagina 2	32
<hr/>			
13/03/2019	Il Piccolo	Pagina 2	33
<hr/>			
13/03/2019	Il Piccolo	Pagina 2	35
<hr/>			
13/03/2019	Il Piccolo	Pagina 3	36
<hr/>			
13/03/2019	Il Piccolo	Pagina 6	37
<hr/>			
13/03/2019	Il Piccolo	Pagina 25	38
<hr/>			
12/03/2019	ilfattoquotidiano.it		39
<hr/>			
13/03/2019	La Nuova Sardegna	Pagina 10	42
<hr/>			
12/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	43
<hr/>			
13/03/2019	Trentino	Pagina 2	44
<hr/>			

Venezia

13/03/2019	Il Gazzettino	Pagina 41	45
<hr/>			
12/03/2019	Il Nautilus		46
<hr/>			

Genova, Voltri

12/03/2019	Ansa		47
<hr/>			
13/03/2019	Il Secolo XIX	Pagina 19	48
<hr/>			
13/03/2019	Il Secolo XIX	Pagina 21	49
<hr/>			
13/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 1	50
<hr/>			
13/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	51
<hr/>			
13/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6	53
<hr/>			
13/03/2019	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3	55
<hr/>			
12/03/2019	PrimoCanale.it		57
<hr/>			

12/03/2019	PrimoCanale.it	Porto di Genova, i camalli minacciano lo sciopero	58
12/03/2019	The Medi Telegraph	Merlo: «Gli accordi con i cinesi? Serve maggiore cautela» / INTERVISTA	59
12/03/2019	The Medi Telegraph	Autoproduzione, manifestazione anche a Genova	60

Ravenna

13/03/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 8 «Rischio infrazione» La Regione al Piomboni	61
12/03/2019	larepubblica.it (Bologna)	Berkan e altri disastri: il cimitero delle navi di Ravenna	62
12/03/2019	RavennaNotizie.it	Pialassa Piomboni. Gazzolo (Regione E-R) su Berkan B: in atto campionamento del relitto	63
12/03/2019	RavennaNotizie.it	Pialassa Piomboni. Ancisi (LpRa): "Sopralluogo della Regione. Bisogna rimettere mano al progetto"	64

Marina di Carrara

13/03/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 19 Porto di Carrara in vendita trattativa conclusa al 95%	<i>Alessandra Vivoli</i> 66
------------	---------------------------------------	---	--------------------------------

Livorno

12/03/2019	Il Nautilus	Record di traffici per i porti del Sistema	68
12/03/2019	Il Nautilus	Porti di Toscana: nel 2018 44 milioni di tonnellate (+7,3%)	69
12/03/2019	Informazioni Marittime	Traffico merci, i porti toscani crescono del 7,3%	70
13/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 44 Verna, 'giro' di incontri prima dei dossier	71
12/03/2019	Messaggero Marittimo	Primo incontro di Verna con Rossi e Tarzia	<i>Giulia Sarti</i> 72
12/03/2019	Primo Magazine	AdSP MTS, movimentate 44 milioni di tonnellate di merce	<i>maurizio de cesare</i> 73
12/03/2019	Primo Magazine	Il commissario dell'Adsp MTS Verna si presenta alla stampa	<i>maurizio de cesare</i> 74

Piombino, Isola d' Elba

13/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 44 Le crociere tornano a scoprire l' isola d' Elba	75
12/03/2019	Messaggero Marittimo	Crociere: a Portoferraio parte la stagione	<i>Giulia Sarti</i> 76

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/03/2019	Corriere Adriatico	Pagina 10 Nei porti insabbiati dragaggi per 4 milioni I lavori? Entro il 2021	77
13/03/2019	Corriere Adriatico	Pagina 10 Nove strutture e diverse competenze	78
12/03/2019	Il Nautilus	PORTO DI ANCONA: DEMOLIZIONE SILOS DARSENA MARCHE	79

13/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 49	La gru crollata è sotto sequestro al porto Ora tutto dipenderà dagli esiti delle perizie	81
13/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Bologna) Pagina 19	Caos tir: «Fate strada al porto»	82
12/03/2019	Messaggero Marittimo	Ancona: demolizione silos darsena Marche	83

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/03/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	Tasse portuali, nuovo ricorso	85
13/03/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	Armatori, via al pacchetto antiburocrazia	86

Napoli

13/03/2019	Corriere del Mezzogiorno Pagina 13	Porto in crescita del 30% Ma Confcommercio: «È senza collegamenti»	87
12/03/2019	FerPress	Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli contro autoproduzione	88
12/03/2019	Il Dubbio	Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli	89
12/03/2019	Ildenaro.it	Porto di Napoli, Legora De Feo: Traffici a rischio senza collegamenti con i due interporti	90
12/03/2019	Ildenaro.it	Porti, sciopero e presidio domani a Napoli	91
12/03/2019	ilfoglio.it	Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli	92
12/03/2019	Informare	Filt, Fit e Uilt confermano adesione e sostegno allo sciopero odierno nel porto di Napoli	93
12/03/2019	Intrage	Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli	94
12/03/2019	RassegnaSindacale	Porti: sindacati Napoli, sostegno a sciopero contro autoproduzione	95
12/03/2019	Stylo 24	Anche i lavoratori del porto di Napoli per lo sciopero del 13 marzo	96
12/03/2019	The Medi Telegraph	Autoproduzione, sciopero a Napoli	97

Salerno

12/03/2019	Salerno Today	Dragaggi al porto, ecco le società ammesse al bando per i lavori	98
------------	----------------------	--	----

Bari

13/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 2	«Puglia piattaforma ideale tocca a governo e Regione»	99
13/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 32	Navi ferme, alberi caduti il maltempo frusta la città	100

Brindisi

13/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	101
<hr/>		
13/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	102
Torre Guaceto, Verdi, Authority Audizioni pubbliche per i vertici		
<hr/>		
13/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	103
E il Piano della costa attende la discussione in consiglio comunale		
<hr/>		
13/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	104
Il mare conquista il litorale: saranno rivisti i confini demaniali		
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

13/03/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 31	106
La disperazione di 40 lavoratori		
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

13/03/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 18	107
Al Lido del Sole senza più barriere		
<hr/>		
13/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 41	108
Nuova concessione accessibile ai disabili		
<hr/>		
12/03/2019	Messaggero Marittimo	109
Lido del Sole senza barriere		
<hr/>		
12/03/2019	Olbia Notizie	110
Al Lido del Sole il secondo stabilimento senza barriere, rilasciata autorizzazione		
<hr/>		

Cagliari

13/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 18	111
«I manager lavorano per i concorrenti»		
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

13/03/2019	Gazzetta del Sud Pagina 31	112
Nuovo Triennale delle opere Confronto e rimodulazioni		
<hr/>		
13/03/2019	Gazzetta del Sud Pagina 31	113
Vigilanza massima, nessun pericolo		
<hr/>		
13/03/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 25	114
Autorità portuale Presidente cercasi		
<hr/>		

Trapani

12/03/2019	Alqamah	115
Caso danni al bacino di carenaggio galleggiante. Gregory Bongiorno (Sicindustria TP): "Facciamo un appello alla Regione Siciliana affinché completi i lavori necessari"		
<hr/>		
12/03/2019	Alqamah	116
Si sgancia il bacino di carenaggio per il forte vento. Il segretario generale della Cgil di Trapani Cutrona "l' imperizia e la lentezza della burocrazia continuano a fare danni"		
<hr/>		
12/03/2019	TP24	117
Danni, maltempo: il porto di Trapani perde pezzi. Si è sganciato il bacino di carenaggio		
<hr/>		

Altre notizie dai porti italiani

13/03/2019	Corriere di Romagna Pagina 53	118
Porto vietato all' ormeggio Lavori in ritardo		
<hr/>		

13/03/2019	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 35		119
<hr/>			
13/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 36		121
<hr/>			
13/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 36		122
<hr/>			

Focus

12/03/2019	Port News	<i>di Marco Casale</i>	123
<hr/>			
12/03/2019	FerPress		125
<hr/>			
12/03/2019	Informazioni Marittime	<i>PAOLO BOSSO</i>	126
<hr/>			
13/03/2019	Corriere della Sera Pagina 6	<i>MARCO GALLUZZO</i>	127
<hr/>			
13/03/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 4	<i>Salvatore Cannavò</i>	129
<hr/>			
13/03/2019	Il Giorno Pagina 3	<i>Antonio Troise</i>	131
<hr/>			
13/03/2019	Il Giorno Pagina 3	<i>Alessia Gozzi</i>	132
<hr/>			
13/03/2019	Il Messaggero Pagina 1	<i>Romano Prodi</i>	134
<hr/>			
13/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 4		136
<hr/>			
13/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 5	<i>Francesco Radicioni</i>	137
<hr/>			
13/03/2019	La Repubblica Pagina 10	<i>FILIPPO SANTELLI</i>	139
<hr/>			
13/03/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	<i>ALBERTO GHIARA</i>	140
<hr/>			

Notizie di Shipping e Logistica

13/03/2019	Il Giornale Pagina 12	<i> Davide Zamberlan</i>	142
<hr/>			
13/03/2019	Il Mattino Pagina 3	<i>Francesco Pacifico</i>	143
<hr/>			
13/03/2019	Italia Oggi Pagina 13	<i>MARTA OLIVERI</i>	144
<hr/>			
13/03/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6		146
<hr/>			
12/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	147
<hr/>			
12/03/2019	Transportonline		148
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

CLARKS ORIGINALS

THE ORIGINAL BEST BOOT SINCE 1825
Distribuito da Asak & Co. SpA



L'attore in tribunale
Guzzanti: «Io, truffato e le mie notti da incubo»
di **Guido De Santis** e **Fulvio Fiano**
a pagina 19



Domani su 7
Il futuro della Turchia tra censura e giovani in fuga
di **Beppe Severgnini**
a pagina 23 e nel settimanale

CLARKS ORIGINALS

THE ORIGINAL BEST BOOT SINCE 1825
Distribuito da Asak & Co. SpA

Estremismi

L'AMERICA SENZA CENTRO

di **Angelo Panebianco**

Se c'è una corrente che, mentre nuotiamo, ci spinge al largo possiamo cavarcela soltanto se riusciamo a contrastarla vigorosamente. Se in una democrazia giungono al governo un leader o una forza estremista, si mette inevitabilmente in moto una dinamica ben conosciuta: l'opposizione viene sospinta, dall'estremismo del governo, verso posizioni estreme. In questo caso, delle due l'una: o l'opposizione riesce a contrastare la corrente che la imprigiona e la trascina in quella direzione oppure essa è spacciata. Alle elezioni successive non ci sarà partita: il governo uscente vincerà a man bassa.

È il meccanismo che consentì alla leader del partito conservatore Margaret Thatcher, vinte le elezioni del 1979, di rimanere primo ministro della Gran Bretagna fino al 1990. Neppure con il suo ritiro, peraltro, l'epoca del predominio conservatore si interruppe. Le succedette il conservatore John Major che governò fino al 1997. Che cosa era accaduto? Era accaduto che la vittoria di un governo ultra-conservatore, quello della Thatcher, aveva spinto, per contraccolpo, troppo a sinistra il partito laburista. Esso perse il legame con gli elettori più centristi. Il risultato fu che i conservatori non furono più seriamente sfidabili fino a quando, nella seconda metà degli anni Novanta, la guida del Labour non passò nelle mani del «centrista» Tony Blair.

continua a pagina 24

L'intervista Il premier nega i rischi di colonizzazione: la Nato è un pilastro, garantita la sicurezza

«Noi e la Cina, patto limpido»

Conte: non siamo il cavallo di Troia, salda l'alleanza con l'Europa e gli Usa

di **Luciano Fontana** e **Massimo Franco**

“Il premier Giuseppe Conte cerca di placare le differenze, di non alimentare polemiche, di tranquillizzare. Difende l'accordo che sta prendendo corpo con la Cina. Ma tenta anche di rassicurare tutti: Unione europea e Stati Uniti. In una parola, l'Occidente del quale l'Italia è parte integrante. La Nato resta «un pilastro fondamentale della nostra politica estera». Ma Conte vede la visita di Xi Jinping, presidente della Repubblica Popolare Cinese, come una grande opportunità per l'Italia.

alle pagine 2 e 3

IL MONITO DI WASHINGTON

«È un azzardo politico»

di **Giuseppe Sarcina**

a pagina 5

GIANNELLI

SULLA VIA DELLA SERA



IL VASO DI COCCIO

DATAROOM

Salvini è ovunque (non al Viminale)

di **Milena Gabanelli** e **Gian Antonio Stella**

Salvini è ovunque, poco al Viminale. In alcuni mesi Matteo Salvini è stato al ministero soltanto per cinque giorni e le presenze in Parlamento sono sotto il 2%. Voli di Stato per visite private. Caroselli di viaggi su e giù per la Penisola. Così il vero punto di riferimento è il suo capo di gabinetto.

a pagina 9

IL VOTO IN PARLAMENTO

Brexit, bocciata l'intesa May-Ue Londra sull'orlo della crisi di nervi

di **Luigi Ippolito** e **Beppe Severgnini**



Theresa May, 62 anni, premier inglese

Brexit, Gran Bretagna nel caos. Il Parlamento inglese ha bocciato anche l'ultima proposta di May. Nonostante le concessioni Ue, si sono espressi contro in 391, a favore 242.

alle pagine 12 e 13

Champions Riesce la rimonta, i bianconeri vincono 3-0 e si qualificano



Cristiano Ronaldo (34 anni) abbracciato da Pjanic (28 anni): il portoghese ha segnato una tripla e ha trascinato la Juve nei quarti di finale di Champions

Una Juve grandissima Ronaldo travolge il Cholo

di **Mario Sconceri**

Tripletta di Ronaldo e capolavoro Juve. Spinti dai tifosi, i bianconeri giocano con intensità fin dai primi minuti e restano padroni assoluti del campo. Troppi rinunciari agli spagnoli del Cholo, mostruoso Ronaldo. Cancellato lo 0-2 dell'andata.

alle pagine 38 e 39 **Bocci, Nerozzi, Tomaselli**

STRAGE IN ETIOPIA I PAESI E IL BLOCCO

Anche l'Italia chiude i cieli ai Boeing Max 8

di **Leonard Berberì** e **Andrea Nicastro**

Omai sono decine i Paesi che hanno messo al bando i Boeing 737 Max, gli aerei del modello precipitato in Indonesia nell'ottobre 2018 e in Etiopia domenica scorsa. Non si decolla. Non si atterra. Non si sorvola. Almeno fino a quando non saranno fornite le rassicurazioni necessarie sul velivolo. Anche in Italia l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) ha optato per lo stop in via precauzionale dei voli. Ieri il capo di Ethiopian Airlines ha confermato che poco prima di sparire dal radar il pilota dell'aereo, che ha provocato 157 morti, aveva chiesto di rientrare per difficoltà nel gestire il velivolo.

alle pagine 14 e 15

PIANO DEL COMMERCIO CHIUSI IN 12 FESTIVITÀ

Il patto della domenica

di **Rita Querzè**

a pagina 27

Daniilo Taino
SCACCO ALL'EUROPA

La guerra fredda tra CINA e USA per il nuovo ordine mondiale

in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

#NiñasNoMadres

Se una bambina di undici anni e vivi non lontano da Tucumán, la città in cui De Amicis ambientò la scena madre di «Dagli Appennini alle Ande». Per sottrarti al destino delle tue sorelle maggiori, sistematicamente violate dal suo compagno, tua madre ti affida alle cure della nonna e purtroppo a quelle del suo uomo, un vecchio bavoso che ti mette incinta. In Argentina l'aborto è consentito solo in casi estremi come il tuo. Corri in ospedale, urlando ai camicisti bianchi: «Toglietemi ciò che quell'uomo ha messo dentro di me». Ma loro tergiversano a frotte, trincerandosi dietro quelli che chiamano «convincimenti personali» e che proverò a riassumerti così: l'unica vita di cui non ci importa niente è la tua. La vita di una bambina costretta a subire ogni

genere di violenza, compresa quella di un sistema che pretende di obbligarla a fare la madre a un'età in cui avrebbe diritto di essere trattata decentemente da figlia.

Ti disperì, anche contro te stessa, e per due volte tenti di ammazzarti, ma nulla sembra impietosire i tuoi immacolati carnefici. Finché incontri una dottoressa che finalmente ti vede per ciò che sei: una bambina. Ti pratica un cesareo, non può più fare altro ormai, ma la creatura che porti in grembo pesa troppo poco per sopravvivere. Tu diventi Lucia, un nome di fantasia da sventolare nelle piazze come vittima e testimone di un sopruso vero. Qualsiasi sia il tuo vero nome, resti una bambina di undici anni. Chi non vuole capirlo ha perso di vista l'essenziale.

HERNO

www.herno.it

90313
1120-418008
9 771120 418008



Fonsai: condanna annullata per Jonella Ligresti, processo da rifare a Milano. Falso in bilancio prescritto e pure il risarcimento per 2.400 risparmiatori



Mercoledì 13 marzo 2019 - Anno 11 - n° 71
Redazione: via di Sant'Erasmus 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 lo Stato"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

I DATI AGCOM Un uomo solo al telecomando

Rai, Viale Salvini: va a reti unificate su Tg1, Tg2 (e Sky)

Il capo leghista "parla" in tutti i tg molto più di Conte, Di Maio e gli altri: Tg1 (15%), Tg2 (20), Tg3 (10), Sky (21)

Il ministro dell'Interno in testa su tutti i canali pubblici e privati. Sul Tg2 il direttore Sangiuliano gli dedica mezz'ora in un mese contro i due minuti concessi a Zingaretti e i due a Martina. Dopo la maggioranza di governo si piazzano B. e Tajani

TECCIA A PAG. 5

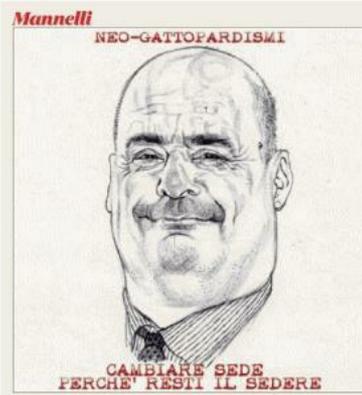
ESTONIA E NON SOLO
Il 5Stelle vogliono il voto digitale: ecco i Paesi dove funziona e dove no

DELLA SALA A PAG. 8

GINATTI & BLUTEK
"Termini Imerese, così sulla ex-Fiat hanno fatto sparire 16 milioni"

LO BIANCO A PAG. 16 - 17

DOVE VA IL PARTITO DI ZINGARETTI



NUOVE COSMESI: LE BOTTEGHE LUMINOSE DEL PD

DANIELA RAMIERI A PAG. 13

APPELLO CACCIARI
Padellaro, Gomez e Boffano sui dem

A PAG. 6

Ora o Rai più

di MARCO TRAVAGLIO

La scena di un gigante della tv, Freccero, costretto a render conto a una congrega di mani, i politici della commissione parlamentare di Vigilanza, e quella di un direttore generale come Salini convocato come una colf da vicepremier Salvini la dicono lunga su quello che dovrebbe fare un vero "governo del cambiamento". Sbaraccare la legge Gasparri-Renzi, che consacra il conflitto d'interessi televisivo dei partiti rendendo i governi azionisti e padroni della Rai. Cancellare la commissione di Vigilanza, dove i partiti vigilano sull'ente radiotelevisivo che dovrebbe vigilare su di loro. E affidare il "servizio pubblico" a un'entità indipendente dalla politica, retta in maggioranza da chi la tv la deve fare e non da chi dovrebbe entrarci solo se invitati, bussando alla porta e chiedendo permesso. I sepolcri imbiancati che criticano la Rai giallo-verde come un fenomeno inedito fingono di dimenticare di aver fatto, fino a 6 mesi fa, ben di peggio.

La Rai berlusconiana epurava Biagi, Luttazzi, Santoro, Freccero, Guzzanti, Beha, Paolo Rossi, Massimo Fini ecc., spacciava per assoluzione le prescrizioni di B.&Andreotti e addirittura le condanne per mafia di Dell'Utri. La Rai renziana violava addirittura il sacro principio della lottizzazione (due reti al governo e una all'opposizione), renzizzando tutte le reti e tutti i tg, epurando Gabanelli, Giletti e Giannini e toccando i livelli da Pravda nella campagna referendaria, quando il Si occupava tutti gli spazi e al No toccavano le briciole. Quindi oggi nessuno ha titolo per lamentarsi della lottizzazione giallo-verde, finora peraltro immune da epurazioni. Domenica scorsa, su Rai1, Veltroni dominava il pomeriggio da Mara Venier e Zingaretti la serata da Fabio Fazio, com'è giusto che sia nella totale autonomia dei programmi: ma ve l'immaginate una doppietta Grillo-Di Maio nella Rai di B. o di Renzi? Poi, certo, i primi due tg sono insopportabilmente governativi (Rai3 e Tg3 sono rimasti alla "sinistra"). Ed entrambi dalla parte di Salvini (il partito forzaleghista spadroneggia in Rai dal 1994), con puerili e controproducenti concessioni del Tg1 ai 5Stelle (le imbarazzanti cronache dei tracolli in Abruzzo e in Sardegna, trasformati in strepitosi successi). Anche se, va detto, per eguagliare i livelli di servilismo del passato devono ancora lavorare sodo. Minzolin-gua e Johnny Riotta al Tg1 restano modelli insuperati. Come pure Mazza, il direttore del Tg2 targato An che salutò il V-Day col gesto della pistola, manco fosse un raduno di neobrigatisti (il suo editoriale s'intitolava Grillo e grilletti e fu sberleffiato persino da Fini).

SEGUE A PAGINA 24

VERSO IL "NO DEAL"

Brexit, bocciatura finale: May colpita e affondata dal Parlamento inglese



Ko. La premier ieri a Westminster Ansa

PROVENZANI A PAG. 21

I DATI DELL'OSSERVATORIO Anche la "costi-benefici" delle emissioni boccia l'opera

"Il Tav ecologico? No, produrrà più CO2 e veleni dei Tir di oggi"

Quanto si inquina subito e quanto migliorerebbe la qualità dell'aria dopo: il "bilancio del carbonio" è favorevole solo se la linea ferroviaria non contempla un "uso estensivo" di tunnel

BARBACETTO A PAG. 2 - 3

MICHELE AINIS

"Quel referendum di Chiamparino è vietato e assurdo"

TRUZZI A PAG. 3

FIRENZE Scandalo università

L'inchiesta sui concorsi truccati e su un bando firmato anche da Conte



MASSARI A PAG. 10

CROLLA IL TETTO DEL LICEO? COLPA DI CHI NON VUOLE L'ALTA VELOCITÀ

ALESSANDRO ROBECCHI A PAG. 13

CHI È IL CAPO DI TELT

Virano il fassiniano Da nemico giurato a cantore del buco

MELETTI A PAG. 2 - 3



DA DOMANI AL CINEMA

CASO FOGLI Prima ti lincio, poi ti chiedo scusa

Corona, sorry su chiappa

di SELVAGGIA LUCARELLI

Nell'anno in cui l'ex frontman dei Queen Freddie Mercury è stato celebrato da un film premiato agli Oscar, l'ex frontman dei Pooh Riccardo Fogli è stato cacciato da Fabrizio Corona all'Isola dei famosi, a dimostrazione del fatto che esistono tramonti



più crudeli degli altri. Passare dalle urla delle ragazze che lanciano reggiseni sul palco alle urla di uno che lanciava le sue mutande da un balcone appena uscito di galera, è davvero uno scherzo del destino che Riccardo Fogli non meritava.

SEGUE A PAGINA 23

La cattiveria

Ultim'ora. Mosca: Vladimir Putin ordina di trasmettere una canzone di Al Bano ogni tre

WWW.SPINOZZA.IT

SALE VUOTE E FLOP

Cinema, piange il botteghino senza l'"effetto Zalone"

PONTIGGIA A PAG. 22



il Giornale



MERCOLEDÌ 13 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 61 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ISSN 1120-4971 | Sede: tel. 02.660001

Domani in edicola il libro-verità sul movimento dei gilet gialli francesi

ITALIA SVENDUTA AL DRAGONE REPUBBLICA POPULISTA CINESE

I grillini aprono i porti a Pechino. Scoppia un'altra guerra con la Lega Nuovo no al piano May, Gran Bretagna nel pantano Brexit

di **Alessandro Sallusti**

Ci mancava solo Marco Polo a complicare la vita già surreale di questo governo e, quindi, dell'Italia intera. Già, perché otto secoli dopo le imprese in Oriente del viaggiatore veneziano si torna a parlare e a dividersi sulla «Via della seta» che nel Trecento portò l'Occidente a conoscere e fare affari con la Cina - mondo fino allora praticamente a noi sconosciuto - e che ora i cinesi vorrebbero ripercorrere all'incontrario. Per «invaderci» - oltre che con cineserie varie e prodotti più o meno contraffatti, o fuori legge secondo i nostri standard - anche con il business pesante, quello che conta e che moltiplica davvero soldi e potere (come già avvenuto in Africa).

Entrati nel salotto buono italiano attraverso il calcio (Inter e Milan), i cinesi ci hanno messo un attimo a capire che qui c'è molto da fare. E che con la loro velocità d'azione (da quelle parti politica e affari sono un tutt'uno) e disponibilità praticamente illimitata di soldi potremmo essere un facile terreno di conquista. Si parla dell'Italia, ma in realtà nel mirino ci sarebbe l'Europa intera, divisa e quindi debole come non mai.

Secondo alcuni osservatori noi, stante la particolare e traballante situazione politica ed economica, siamo stati scelti come luogo di sbarco sul continente, una spiaggia più facile di altre su cui

attrezzare la testa di ponte. Per questo l'imminente arrivo in Italia del presidente cinese Xi Jinping per firmare i primi trattati (riguardano accordi commerciali sui porti di Trieste e Genova) è visto come fumo negli occhi dall'amministrazione Trump e con grande preoccupazione dai governi dei partner europei.

Come se non bastasse, anche il nostro di governo - tanto per cambiare - sulla questione è diviso. All'entusiasmo di Di Maio fa da contraltare la freddezza, se non lo scetticismo, di Salvini. Spalancare le porte ai cinesi contro la volontà di Paesi soci e alleati è cosa assai pericolosa che potrebbe isolare l'Italia più di quanto già non lo sia. I cinesi sono un popolo amico, ma la Cina è una controparte dell'Occidente sia dal punto di vista economico che militare (parliamo di una superpotenza con un enorme arsenale nucleare). Il comunismo in versione capitalista ha prodotto efficienza per loro, ma resta cosa ben diversa - a partire dal concetto di diritti umani fino alle alleanze geopolitiche - da ciò che noi siamo.

Passi che questo governo giochi sulla Tav, ma prima di consegnare le chiavi di casa ai cinesi ci andrei cauto. In questo caso sì ci vorrebbe una bella analisi costi-benefici, magari non affidata al Toninelli di turno o a qualche «esperto» pescato chissà dove. Questa è roba seria, non per dilettanti ex venditori di bibite allo stadio di Napoli.

servizi alle pagine 2-3 e a pagina 12

CLAMOROSA RIMONTA, È AI QUARTI DI CHAMPIONS

La Juventus di Ronaldo schianta l'Atletico

Damascelli, Latagliata, Perrone e Pisoni alle pagine 30-31



IMPRESA EPICA Cristiano Ronaldo ha segnato la tripletta che vale la qualificazione

LA RIVELAZIONE DELLA GRUBER A «OTTO E MEZZO»

Sarti, girano le foto hot. Panico M5S

In circolo gli scatti osé rubati alla deputata nel 2013

Domenico Di Sanzo

«Stanno girando sui telefonini dei giornalisti le foto hot di Giulia Sarti». La rivelazione di Lilli Gruber a Otto e mezzo getta nel panico il Movimento 5 Stelle. La deputata grillina - finita nel tritacarne mediatico per non aver versato i rimborsi accusando falsamente il suo collaboratore - era stata hackerata nel 2013, quando i suoi scatti intimi erano finiti in Rete. Ora, dopo il clamore legato al caso rimborsi, quelle immagini rubate sono tornate a girare.

SPUNTA L'AUDIO DEL PILOTA

L'Italia ferma

il Boeing della morte

Andrea Cuomo

a pagina 6 con Guelpa a pagina 15

L'IMPRENDITRICE SOMALA

Da islamica dico:

«Il reddito M5S è un'elemosina»

Alberto Giannoni

«Nessuno mi ha regalato niente, e non vorrei mai elemosine». Somala, musulmana, attivista dei diritti civili, Layla Yusuf è una donna di successo che si è fatta da sola. Odiata l'assistenzialismo e considera il reddito di cittadinanza una specie di sciagura: «Credo che molti preferiscano lavorare. Non avrei problemi a lavare le scale. Questione di dignità».

a pagina 8

IL CASO DI PRATO

Perché il bimbo di prof e alunno rischia l'adozione

Luca Fazzo

La vicenda di Prato potrebbe finire con la sottrazione per via giudiziaria del bambino alla madre, che lo ha messo al mondo grazie al rapporto sessuale con il ragazzino cui faceva ripetizioni di inglese. Intanto l'inchiesta per atti sessuali dalla Procura di Prato si sta spostando verso la Procura per i minorenni di Firenze.

a pagina 17

Manti a pagina 17

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

Abusi Lg. 104
Assenteismo
Concorrenza Sleale
Aliunde Perceptum

ponzi group

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458

LA STATISTICA CHE FA RIFLETTERE
Se i milanesi si indebitano per una macchina usata

di **Antonio Ruzzo**

Sofisticata e chic, simbolo di un made in Italy che è moda e non solo moda, ma anche una città che fatica a stare in scia che si mette in coda per il reddito di cittadinanza e fa i debiti per comprarsi a rate un'auto usata. Milano che «sciala» e Milano che arranca: e sembra un po' una strofa aggiunta a quel (...)

segue a pagina 9

L'EPISODIO SEGRETO DIVENTA UN FILM
Il rapimento da cui nacque «Imagine» di John Lennon

di **Pedro Armocida**

MARKETING E SOCIAL
Più semplici e credibili
Gli influencer si fanno «mini»

Daniela Uva

a pagina 18

È una storia sconosciuta anche se vede come protagonista John Lennon all'apice della sua fama. Siamo nel 1971, un anno dopo lo scioglimento dei Beatles, quelli «più famosi di Gesù Cristo» proprio come aveva avuto modo di dire il cantante che due anni prima, dopo il divorzio con la prima moglie (...)

segue a pagina 29

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

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

immobildream®
Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



LAVORO, PENSIONI E FISCO. Tutte le novità del 2019

IN EDICOLA A € 4,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 13 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 61 | QN Anno 20 - Numero 71 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



LA DENUNCIA: IL BUSINESS DROGA LO SPORT

Puntate milionarie sulle "squadrette"

PALAZZOLO ■ A pagina 18



Niccolò Bettarini

VA AI DOMICILIARI

Ha accoltellato Bettarini jr ma può già uscire

«Deve curarsi»

GIORGI ■ A pagina 19



IL COMMENTO

di ANDREA MARGELLETTI

IL DITO E LA LUNA

BELT and Road Initiative. Tre parole che stanno rimbalzando sulle pagine dei giornali negli ultimi giorni, da quando, cioè, si è iniziato a parlare con più insistenza della possibilità che il governo italiano firmi un Memorandum of Understanding con la Cina per aderire al progetto lanciato dal Presidente Xi Jinping nel lontano 2013. [Segue a pagina 2]

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO

IL PROFITTO SOSTENIBILE

SIAMO sull'orlo di una crisi climatica planetaria? L'allarme del presidente Mattarella va preso sul serio, non è uomo incline al sensazionalismo. Di due cose si può essere certi: per scongiurarla servono «misure concordate a livello globale», e se finora i risultati degli interventi fatti sono stati «parziali e insufficienti» è perché crescita e ambiente sono stati messi in contrapposizione. ■ A pagina 8

Sindrome cinese, Ue contro Italia

«No all'intesa con Pechino». Anche gli Usa preoccupati. E Salvini frena

Servizi ■ Alle p. 2 e 3



AEREO DELLA STRAGE L'EUROPA LASCIA A TERRA IL MODELLO BOEING SOTTO INCHIESTA

CIELI CHIUSI

PIOLI ■ A pagina 7

BOCCIATA IN AULA



May disastro È una Brexit senza accordo

BONETTI ■ A pagina 5

L'ORA DI AGIRE

Sos di Mattarella «Clima impazzito, mondo a rischio»

COPPARI e BARTOLOMEI ■ A p. 8 e 9

OGGI IN REGALO

Speciale LEONARDO 500



Ragazza italiana uccisa a Manchester

Aveva trovato lavoro da infermiera dopo tanta gavetta. Presi due senegalesi

RASPA ■ A pagina 10

menghi



Loreto (AN)

www.menghishoes.com



TRIPLETTA ALL'ATLETICO



Ronaldo meraviglia La Juve rimonta, avanti in Champions

MARCHINI, GRILLI e commento di TASSI ■ Nel QS

BERNERS-LEE: TROPPI ERRORI



Il web ha trent'anni L'uomo che l'ideò: «Cambiamo rotta»

GUADAGNUCCI ■ A pagina 27

HERNO



www.herno.it





Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA Viaggio tra gli studenti italiani che venerdì 15 scenderanno in piazza in occasione della giornata mondiale per un futuro senza fossili



Académie française

INTERVISTA Nomi femminili di mestieri, titoli e funzioni. Anne Emmanuelle Berger parla della svolta istituzionale
Francesca Maffioli pagina 14



Visioni di gioco

RUI PINTO Ordine di cattura europeo per il fondatore di Football Leaks. Il «whistleblower» del calcio fa paura
Luca Pisapia pagina 17

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 2,00

MERCOLEDÌ 13 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 61

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

FRIDAYS FOR FUTURE

Gli scienziati con i giovani del clima

Berlino

■ Almeno 12.000 tra medici, docenti, ricercatori, giornalisti scientifici ed economisti di Germania, Svizzera e Austria ieri hanno sottoscritto il maxi-appello di sostegno agli «attivisti dell'ambiente», dando vita al

cartello degli «Scienziati per il futuro» di fama mondiale, scesi in campo a fianco degli studenti, anzi «dietro» come precisa il luminare di una clinica berlinese dopo aver aggiunto il proprio nome alla lista. Ma in generale sono tanti a essersi schierati dalla parte dei giovani. Tra i

sostenitori degli attivisti c'è anche Angela Merkel: dopo il faccia-a-faccia istituzionale con il presidente della Repubblica Frank-Walter Steinmeier ha fatto sapere di avere formalmente «accolto i motivi della protesta per una maggiore protezione della clima». **CANETTA A PAGINA 2**

MATTARELLA COME GRETA

«Sull'orlo di una crisi mondiale»

■ Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, a Longarone per commemorare le vittime del Vajont, si è espresso sulla questione legata al cli-

ma: «Siamo sull'orlo di una crisi climatica globale, per scongiurarla occorrono misure concordate a livello globale». **POLLICE A PAGINA 3**

Clima
Dal capo dello Stato una lezione al governo e al Pd

GIUSEPPE ONUFRIO

Il Presidente Mattarella nel messaggio di ieri ha citato in modo molto preciso e chiaro il tema dei cambiamenti climatici. Non è la prima volta che la prima carica dello Stato parla dei cambiamenti climatici e della grande sfida che rappresentano e l'ha fatto citando che gli sforzi finora compiuti sono «ancora insufficienti». L'inadeguatezza degli sforzi messi in campo dai Paesi rispetto agli Accordi di Parigi è la motivazione principale dello «sciopero del clima» lanciato da Greta Thunberg che chiede ai Paesi di «raddoppiare gli sforzi».
— segue a pagina 3 —



foto di House of Commons/PA via AP

Un'altra batosta per Theresa May. I Comuni, al secondo voto significativo, bocciano l'accordo con Bruxelles appena ritoccato. Brexit sempre più in un vicolo cieco e ora la premier rischia. Probabile il rinvio del divorzio di tre mesi. Oggi Westminster decide sul «no deal» **pagina 9**

all'interno

Cina-Italia
Pronti alla firma politica, in attesa dei dettagli tecnici

■ Ieri dal Mise è trapelato un testo senza alcuna specifica su eventuali investimenti, mentre sul governo sale il pressing di Usa e Ue

S. Pie.
PAGINA 7

Le vie della Seta
La forza cinese e la confusione dei pentaleghisti

SIMONE PIERANNI

Siamo abituati a concepire la storia dell'Asia solo quando è collegata a quella europea, o occidentale. Usiamo ancora espressioni come «Medio Oriente», che per gli asiatici non hanno alcun senso. Quando poi capita che un paese come la Cina progredisce fino ad arrivare a scalfire l'ordine mondiale a guida Usa, continuiamo a riportare tutto al nostro ombelico. La Cina è considerata - già oggi - la prima potenza mondiale per il Ppa, parità del potere di acquisto, e da quando è salito al potere Xi Jinping ha lanciato la sfida agli Usa nel settore dell'alta tecnologia.
— segue a pagina 7 —

biani

PACE, GIUSTIZIA E SOLIDARIETÀ. ERAVAMO BUONISTI. POI UNO SCHIANTO. E TI TORNA IL DUBBIO CHE ERAVAMO SOLO BUONI



TIENILO FORTE.
PER I COOPERANTI DEL VOLO ETIOPIANO

TERMINI IMERESE
Ex Fiat senza fine, arrestati vertici Blutech



■ Arrestati presidente e ad della Blutech, l'azienda in orbita Fca, che ha rilevato lo stabilimento di Termini Imerese. Avrebbero distratto e usato a fini personali ben 16 milioni di fondi pubblici avuti come finanziamento pubblico per la reindustrializzazione. **FRANCHI A PAGINA 5**

all'interno

Tav Referendum, Salvini dice No a Chiamparino

MAURIZIO PAGLIASSOTTI **PAGINA 6**

Redditò I 3 mila Navigator saranno precari per 2 anni

ROBERTO CICCARELLI **PAGINA 4**

Algeria Ora è Bouteflika 4+ E la protesta va a oltranza

GIULIANA SGRENA **PAGINA 12**

IRAN
L'avvocata delle donne condannata a 38 anni



■ 38 anni di carcere e 148 frustate: è la pena comminata a Nasrin Sotoudeh, l'avvocata delle donne iraniane. L'ordine è del capo della magistratura, quel Raisi noto per aver condannato a morte migliaia di oppositori. «Ma non ci fermeranno», dice al manifesto l'attivista Masih Alinejad. **SABAH A PAGINA 10**

#D113
9 775025 213000
Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gipe/CRM/232103



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXV-N° 71 ITALIA
SPECIMEN IN ABBONAMENTO POSTALE 40%-ART. 2 COM. 20/01 L. 662/98

Fondato nel 1892



Mercoledì 13 Marzo 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDINA E PROCCA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" EUROPEO

La polemica
San Paolo, l'ultima lite sul colore dei seggiolini
Del.a: no all'azzurro
Roano in Cronaca



La Champions
Le magie di Ronaldo annientano l'Atletico il ribaltone della Juve
Rossi a pag. 19



Il caso
Papà Insigne: «Sta bene qui»
Il Napoli ai critici «Lasciatelo stare»
Majorano a pag. 16



Il commento
Perché tocca alla Ue evitare il conflitto Pechino-Trump

Romano Prodi

Pronunciarsi in favore o contro l'accordo che sarà firmato fra il presidente cinese e il governo italiano mi è semplicemente impossibile, dato che non mi sono noti i campi e i termini nei quali questo testo verrà siglato. È quindi altrettanto impossibile stabilire se esso andrà contro precedenti accordi o comuni decisioni dell'Unione europea. E però utile definire i confini entro i quali ci muoviamo, precisare gli interessi nazionali da portare avanti da soli e quelli che possiamo e dobbiamo difendere soltanto nell'ambito di una politica europea.

Si deve, per prima cosa, premettere che le politiche commerciali sono di totale competenza europea: riguardo ad esse non vi può essere nessuna autonomia presa di posizione italiana. Quanto alla proposta della Via della Seta essa, anche se vi sono crescenti problemi sulle sue modalità di esecuzione, ha suscitato l'interesse di tutti i paesi europei: tanto che, Germania e Polonia in testa, si sono affrettati a concludere accordi per nuovi collegamenti ferroviari. Purtroppo, mentre gli altri hanno agito nel proprio interesse, noi non ci siamo attrezzati per il collegamento con l'Italia anche se, insieme a tutti i maggiori paesi europei a partire dalla Gran Bretagna, ci siamo giustamente affrettati ad aderire alla Banca asiatica degli investimenti e delle Infrastrutture, banca che costituisce il supporto finanziario alla stessa Via della Seta.

Continua a pag. 39

Brexit, May ancora bocciata Londra a un passo dal caos

►No del Parlamento all'intesa con Bruxelles: oggi si vota l'uscita al buio L'Europa apre alla richiesta del rinvio: ma deve essere ben giustificata

Il caso Bonisoli: meglio figure legate al territorio



Il ministro Bonisoli con il direttore Bellenger davanti al Caravaggio

Musei, il ministro offende Muti e "licenzia" i direttori stranieri

«Il maestro Muti ha una certa età, gli voglio bene ed è una grande figura della musica italiana, lo abbraccio», ha detto il ministro Bonisoli davanti alle «Sette opere di Misericordia» di Caravaggio, riferendosi alle dichiarazioni di Muti favorevole all'esposizione temporanea del quadro a Capodimonte. Poi avverte: i prossimi direttori avranno un «forte aggancio con il territorio».

Chianelli in Cronaca

L'IDEOLOGIA E I RISULTATI

Titta Fiore

Dopo settimane di polemiche velate di altro, di laconiche incertezze, comincia a farsi luce sul futuro dei responsabili dei musei autonomi nominati 4 anni fa da Franceschini, e ora in scadenza. Continua a pag. 39

Marconi e Santonastaso alle pagg. 4 e 5

La nuova «Via della Seta»
Italia-Cina. Conte rassicura l'Europa Gli Usa: intesa opaca. I timori del Colle

La firma del memorandum con Pechino sulla Via della Seta e la linea da tenere sul 5G cinese agitano la maggioranza, mentre arrivano i paletti della Ue: «Abbiamo le nostre regole». E se Conte rassicura l'Europa, gli Usa denunciano: «Intesa opaca». Allarme del Colle. Pucci e servizi alle pagg. 2 e 3

Pacifico a pag. 3

Il focus

Ma il colosso Cosco ha già conquistato porti e ferrovie

Le interviste del Mattino

Bono: «Fincantieri a Castellammare lavori per 10 anni»

Antonino Pane

Giuseppe Bono è l'ad di Fincantieri, l'unico grande colosso planetario completamente Made in Italy che in Campania ha uno dei cantieri ad alta specializzazione: «A Castellammare ci sarà lavoro per 10 anni», assicura. E spiega: «Entro il 2022 investimenti raddoppiati. Sull'intesa con Stx, l'antitrust darà via libera». A pag. 12



L'amministratore delegato «Investimenti raddoppiati entro il 2022. Stx, l'antitrust darà il via libera all'intesa»

Le idee
L'«annunciate» è il vero freno del Paese

Raffaele Cantone

Semplificare, semplificare, semplificare. Quasi non c'è termine che ultimamente ricorra tanto nel dibattito pubblico, al punto da sembrare ormai, più che una manifestazione d'intenti, un autentico mantra. Proprio come accaduto in passato a un altro vocabolo, anch'esso carico di connotazioni prodigiose ma svuotata dalla ripetitività del suo impiego: legalità. D'altronde, se non altro a parole, come si può essere contrari a rendere le procedure più semplici? E come si potrebbe non essere favorevoli, sempre in linea teorica, al rispetto della legge? Continua a pag. 39

L'Earth-day

L'ambientalismo la voce dei ragazzi e il benessere

Antonio Pascale

Venerdì 15 marzo è previsto uno sciopero. Attenzione non è uno di quei soliti, a parte che è globale, ma sono attesi ben 957 eventi in 82 Paesi, dei quali 100 solo in Italia. Motivo? Il clima. Giovani e studenti chiedono, a viva voce, ai politici del mondo di assumersi la responsabilità e risolvere la crisi climatica. A leggere la lettera che gli studenti hanno indirizzato al Guardian si capisce che non sarà una mobilitazione isolata e locale, anzi: «Uniti ci mobilitiamo il 15 marzo e molte altre volte fino a quando non vedremo realizzata la giustizia climatica». Continua a pag. 39

Rischio crisi per le compagnie

L'Italia ferma i Boeing del disastro manutenzione all'Atitech di Napoli

Gianni Molinari

Dopo Londra, Parigi e Berlino, anche l'Italia chiude i cieli al Boeing 737 Max 8. L'aereo precipitò nel disastro di Ethiopian Airlines. A Capodichino il Boeing 737 Max è oggetto di studio. Studio sui manuali dell'aeromobile, studio delle specifiche delle varie parti: Atitech ad aprile otterrà il certificato dell'Enac per le manutenzioni del B-737 Max. Quindi, i tecnici di Atitech il modello dell'aereo caduto ad

Addis Abeba lo conoscono nei minimi particolari. E negli avvisi fatti dalla stessa Boeing dopo l'incidente al Lyon Air del 7 novembre scorso ci sono molte tracce dei problemi del modello. Ricorda Gianni Lettieri, presidente e amministratore delegato di Atitech: «Boeing comunicò una serie di modifiche alla manutenzione e ai test dopo sostituzione della sonda dell'angolo di attacco (Aoa) e al software (Mcas) che previene lo stallo dell'aeromobile». A pag. 7



Gran Risparmio

supermercati

granrisparmiosupermercati.it

seguici su



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N°71 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 13 Marzo 2019 • S. Rodrigo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La mostra
Leonardo da Vinci
il genio tra progetti
e macchine
avveniristiche
Isman a pag. 24



Impresa a Torino: 3-0
Tripletta di Ronaldo
La Juve ribalta l'Atletico
e vola nei quarti Champions
Mauro nello Sport



IL GIORNALE DI DOMANI
TI ARRIVA LA SERA PRIMA
NON PERDERE L'OCCASIONE
vai su shop.ilmessaggero.it

Il ruolo italiano
Quel conflitto
Pechino-Usa
che la Ue unita
deve evitare

Romano Prodi

Pronunciarsi in favore o contro l'accordo che sarà firmato fra il presidente cinese e il governo italiano mi è semplicemente impossibile, dato che non mi sono noti i campi e i termini nei quali questo testo verrà siglato. È quindi altrettanto impossibile stabilire se esso andrà contro precedenti accordi o comuni decisioni dell'Unione Europea. È però utile definire i confini entro i quali ci muoviamo, precisare gli interessi nazionali da portare avanti da soli e quelli che possiamo e dobbiamo difendere soltanto nell'ambito di una politica europea.

Si deve, per prima cosa, permettere che le politiche commerciali sono di totale competenza europea: riguardo ad esse non vi può essere nessuna autonomia presa di posizione italiana. Quanto alla proposta della Nuova Via della Seta, essa, anche se vi sono crescenti problemi sulle sue modalità di esecuzione, ha suscitato l'interesse di tutti i Paesi europei tanto che, Germania e Polonia in testa, si sono affrettati a concludere accordi per nuovi collegamenti ferroviari. Purtroppo, mentre gli altri hanno agito nel proprio interesse, noi non ci siamo attrezzati per il collegamento con l'Italia anche se, insieme a tutti i maggiori Paesi europei a partire dalla Gran Bretagna, ci siamo giustamente affrettati ad aderire alla Banca Asiatica degli Investimenti e delle Infrastrutture, banca che costituisce il supporto finanziario alla stessa Via della Seta.

Continua a pag. 20

Brexit, bocciata la May: Londra nel caos

► Non passa l'accordo con Bruxelles: oggi il voto sul "no deal"

LONDRA Ancora una bocciatura per Theresa May sull'accordo di uscita raggiunto con la Ue. Il Regno Unito è nel caos. Oggi a Westminster si dovrà scegliere tra il "no deal", la Brexit senza intesa, o la proroga. Pesa il nodo del confine irlandese. Sullo sfondo l'ombra di nuove elezioni.

Alle pag. 6 e 7



La premier Theresa May durante il voto a Westminster (foto AP)

Il nodo confini
La miccia Irlanda accende i timori di Downing Street

Alessandro Orsini

Il parlamento di Londra ha bocciato la proposta di Theresa May per uscire dall'Unione Europea.

Continua a pag. 20

Il focus
Dallo slittamento all'uscita soft tutti gli scenari

Cristina Marconi

Il parlamento di Londra, nel suo tentativo di uscire dall'Unione europea, è arrivato in un vicolo cieco dal quale non sa come uscire.

A pag. 7

Italia-Cina, la cautela di Conte

► Il premier all'Europa: non sottovaluto i rischi ma possiamo limitarli. Washington: intesa opaca. Nella bozza anche le Tlc. Tensione nel governo e allarme del Colle: l'ipotesi golden power sul 5G

ROMA Il premier Conte rassicura Ue e Usa sul memorandum sottoscritto, con altri 13 Paesi europei, sul grande progetto cinese "Via della Seta". «Un accordo opaco, fate attenzione», ha ammonito la Casa Bianca. Nella bozza di intesa anche le telecomunicazioni. Allarme del Colle e tensione nel governo, avanza l'ipotesi della golden power sul 5G. L'Unione Europea: occorre «proteggere la nostra economia da possibili distorsioni».

Amoruso, Bassi, Gentili, Pucci e Ventura da pag. 2 a pag. 5

Stop al Piemonte
Referendum Tav
il no di Salvini

Conti a pag. 8

Il 737 Max fuori dall'Europa. L'ombra della crisi per le compagnie



L'Italia lascia a terra il Boeing della strage

Un Boeing 737 Max come quello precipitato in Etiopia Evangelisti, Mangani e Romano a pag. 13

L'esame orale

Domande in busta come a Rischiatutto È la nuova Maturità

Tre buste chiuse, tra cui pescarne una. E inizia la prova orale della maturità 2019. Il colloquio del nuovo esame di Stato, che debutterà quest'anno, parte infatti con il sorteggio da parte del candidato di una domanda chiusa in una busta. E continua con una relazione sulle attività per l'alternanza scuola-lavoro, con i concetti principali di cittadinanza e Costituzione e con l'analisi di un testo o di una immagine proposti dalla Commissione

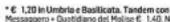
Loiaco a pag. 15

Processo a Roma
Corrado Guzzanti
e il conto in rosso:
«Truffato dall'amico»

Michela Allegri
e Enrico Lupino

Dopo trent'anni di carriera rischiava di finire sui listini. Quasi un milione di euro di debiti con il fisco e l'avviso di pignoramento della casa: per Corrado Guzzanti l'amicizia con il suo storico produttore Tezenio Valerio Trigona sarebbe costata tutto.

A pag. 14



ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

TECNOLOGIA 3 FASI

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

2° RILASCIO
LUTINA, BAME, SILLINO, CROGNO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D

SUSTENIUM Bioritmo3

Al 700 Bioritmo3 contiene...

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

AL. MENA MENA

ACQUARIO, NESSUN TIMORE DI ESAGERARE

Buongiorno, Acquario! Anticonformisti come siete, avete la possibilità di realizzare quelle idee che qualcuno definisce esagerate. Il bisogno di libertà e la creatività vengono stimolati dalla Luna in Gemelli, che si presenta molto bene anche per gli affari. Meraviglioso l'aspetto con Venere nel vostro segno, nuove conquiste propiziate anche da Giove magnifico nel settore degli incontri. Fatevi vedere in giro, tra la gente, sarete notati. Auguri.

© PRODUZIONE EDITORIALE L'oroscopo a pag. 31

* € 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 Tuttomercato € 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)



LAVORO, PENSIONI E FISCO. Tutte le novità del 2019

IN EDICOLA A € 4,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 13 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 61 | Anno 20 - Numero 71 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, SCATTANO LE VERIFICHE Vaccini, 700 bimbi non sono in regola

TASSI ■ In Cronaca di Imola



NEL BOLOGNESE Camion si ribalta, morti operaio e imprenditore

GRASSELLI ■ In Cronaca



IL COMMENTO

di ANDREA MARGELLETTI

IL DITO E LA LUNA

BELT and Road Initiative. Tre parole che stanno rimbalzando sulle pagine dei giornali negli ultimi giorni, da quando, cioè, si è iniziato a parlare con più insistenza della possibilità che il governo italiano firmi un Memorandum of Understanding con la Cina per aderire al progetto lanciato dal Presidente Xi Jinping nel lontano 2013. [Segue a pagina 2]

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO

IL PROFITTO SOSTENIBILE

SIAMO sull'orlo di una crisi climatica planetaria? L'allarme del presidente Mattarella va preso sul serio, non è uomo incline al sensazionalismo. Di due cose si può essere certi: per scongiurarla servono «misure concordate a livello globale», e se finora i risultati degli interventi fatti sono stati «parziali e insufficienti» è perché crescita e ambiente sono stati messi in contrapposizione. ■ A pagina 8

Sindrome cinese, Ue contro Italia

«No all'intesa con Pechino». Anche gli Usa preoccupati. E Salvini frena | Servizi ■ Alle p. 2 e 3



AEREO DELLA STRAGE L'EUROPA LASCIA A TERRA IL MODELLO BOEING SOTTO INCHIESTA

CIELI CHIUSI

PIOLI ■ A pagina 7

BOCCIATA IN AULA



May disastro È una Brexit senza accordo

BONETTI ■ A pagina 5

L'ORA DI AGIRE

Sos di Mattarella «Clima impazzito, mondo a rischio»

COPPARI e BARTOLOMEI ■ A p. 8 e 9

OGGI IN REGALO
Speciale LEONARDO 500



Ragazza italiana uccisa a Manchester

Aveva trovato lavoro da infermiera dopo tanta gavetta. Presi due senegalesi | RASPA ■ A pagina 10



TRIPLETTA ALL'ATLETICO



Ronaldo meraviglia La Juve rimonta, avanti in Champions

MARCHINI, GRILLI e commento di TASSI ■ Nel QS

BERNERS-LEE: TROPPI ERRORI



Il web ha trent'anni L'uomo che l'ideò: «Cambiamo rotta»

GUADAGNUCCI ■ A pagina 27



SpazioGenova
LA CITTÀ DELL'AUTO
FIRI
PROFESSIONISTI
MOSTRA ESPOSIZIONE - PIAZZA CARRELLA 10/B
WWW.SPAZIOGENOVA.IT

MERCOLEDÌ 13 MARZO 2019

IL SECOLO XIX

SpazioGenova
Jeep
FINO AL 16 MARZO
TUTTO AL
PREZZO DI COSTO
TI ASPETTIAMO NELLE MOSTRE 10/B
WWW.SPAZIOGENOVA.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ con "MILANO FINANZA" in Liguria, 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXIII - NUMERO 61, 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.manzoniadvertising.it

GNN

IL FUMETTISTA FIRMA UNA VIGNETTA AD HOC
«Mugugnare è amore»
A Staino il premio nazionale

MARI / PAGINA 31



CHAMPIONS, RIMONTA JUVE
Super Ronaldo, tre gol
e l'Atletico è annientato

BARILLA / PAGINA 36



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 18
xte	pagina 31
cinema/tv	pagina 30/35
sport	pagina 36
meteo	pagina 43

CRISI A LONDRA

Il Parlamento bocchia la May Adesso la Brexit può slittare



È crisi nel Regno Unito: il Parlamento ha bocciato nuovamente l'accordo sulla Brexit negoziato da Theresa May con Bruxelles, gettando il Paese nell'incertezza quando mancano circa due settimane al divorzio dall'Unione Europea. E aprendo scenari imprevedibili in un Paese un tempo simbolo di stabilità politica: dal possibile rinvio della Brexit alle elezioni anticipate. E c'è chi torna a invocare un secondo referendum. Il voto, 391 contro 242, rappresenta un'altra pesantissima sconfitta per May, e ne rende ancora più incerta la già traballante premiership. La voce roca dopo giorni di colloqui incessanti, le spalle curve come d'abitudine, la premier si è detta «profondamente rammaricata» dalla decisione del Parlamento. Aveva sperato che le concessioni ottenute in extremis dalla Ue potessero spingere la Camera dei Comuni a cambiare idea dopo la durissima bocciatura di gennaio. Ma ai «Brexiters» non sono bastate. A respingere l'accordo, oltre all'opposizione laburista, sono stati tantissimi euroscettici del Partito Conservatore e gli unionisti nordirlandesi del Dup.

RIZZO / PAGINA 9

L'ANALISI

BERNARD-HENRI LÉVY ANCHE IN AMERICA LA SINISTRA SPOSA L'ANTISEMITISMO

L'ARTICOLO / PAGINA 8



L'EUROPA FERMA I B 737 MAX
VOUOLE SPIEGAZIONI
SULLE CAUSE DEL DISASTRO

GRASSIA / PAGINA 7

LA TREGUA SULLA TAV NON BASTA A RIAPORTARE LA PACE

Salvini e Di Maio, il duello riparte Slitta il decreto sblocca cantieri

Il leghista: «Servono più opere pubbliche, non siamo come il M5S». Il grillino: basta attacchi Intesa commerciale Italia-Cina, Conte frena. Gli Usa non si accontentano: un accordo opaco

IL COMMENTO

ALBERTO MINGARDI PERCHÉ È GIUSTO PROVARE I VOUCHER DEL COMUNE

Le riforme liberali sono quelle che accrescono la libertà di scelta del cittadino riducendo i costi per il contribuente. È questo il principio in base al quale Milton Friedman propose di finanziare non l'offerta, ma la domanda di alcuni servizi pubblici. Il sistema del voucher, del buonscuola ideato dall'economista di Chicago, serviva proprio a questo.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

Torna a surriscaldarsi la temperatura nel governo. Neanche il tempo di rifiatore sulla Tav e di rinviare, con un espediente semantico, il dossier a dopo le Europee, che si scatena la guerriglia sul decreto Sblocca-cantieri. È bastato riaprire la campagna elettorale in Basilicata. Matteo Salvini ha fretta, vorrebbe che la norma per sturare l'imbutto cantieristico arrivasse già questa settimana al Consiglio dei ministri. «Serve un Paese con meno burocrazia e con più opere pubbliche». Scintille anche sull'intesa con la Cina. Il premier Conte frena, ma agli Usa non basta.

GALLIOTTI, LA MATTINA, MARTINI E RADIODI / PAGINE 2-5

VENERDI SCIOPERO MONDIALE, MATTARELLA CON I GIOVANI

Francesca Forleo

Il clima malato allarma i ragazzi la lezione di Greta ora fa scuola

«Che ci piaccia o no, il clima sta cambiando e anche in fretta, ce lo ha fatto capire Greta Thunberg». Così Marco Belga, studente del Liceo Classico D'Orta di Genova, spiega perché venerdì, 15 marzo, potrebbe partecipare allo Sciopero mondiale per l'ambiente. Un appuntamento a cui hanno già aderito migliaia di scuole in tutto il mondo e Genova

non è da meno: gli studenti sono pronti a scendere in piazza sulla scia dell'emozione suscitata dal discorso pronunciato da Greta, lo scorso dicembre, al vertice delle Nazioni Unite sul clima di Katowice, in Polonia. «Greta ci ha fatto capire anche che bisogna fare in fretta, prima che ci venga rubato il futuro».

L'ARTICOLO E MAGRI / PAGINA 11

BUONGIORNO

Molti ieri hanno ricordato Nasrin Sotoudeh in Taxi Teheran, il film clandestino di Jafar Panahi. Jafar si fingeva tassista e riprendeva passeggeri ignari per testimoniare la vita in Iran. Nasrin era fra i pochi che sapevano di essere su un set, e disse che la repressione è banale: creano un caso politico, dicono che lavori per le potenze straniere, ci mettono un carico di moralità e il gioco è fatto. Succede anche altrove, a intensità minore. Lo si è ricordato perché Nasrin - avvocato e guerriera dei diritti umani - è stata condannata a 38 anni e 148 frustate per collusione e propaganda contro lo Stato. Matteo Salvini ne ha ricavato un tweet per chiedersi dove siano le femministe di casa nostra (se, oltre a scrivere tweet, ne leggesse, forse avrebbe ritirato la domanda). Comunque, Taxi Teheran è un bel film. Qualcu-

no avrà forse memoria del passeggero stomacato dal dilagare di crimine, corruzione, spaccio, e lui la soluzione l'aveva: più gente in carcere, più a lungo, più appesi per il collo, e l'avrebbe capito. Strano: qui non lo dicono i passeggeri di taxi, o non solo. Ogni giorno si progettano o si approvano leggi per aumentare le pene a spacciatori (e dichiararli più facilmente tali), corrotti, rapinatori, violenti su donne e animali, ladri. L'ultima meraviglia è del sottosegretario Giorgetti che, dopo il pestaggio di un arbitro, ha tirato fuori la soluzione di buonsenso iraniano: inaspriamo le pene! Sono appena state inasprite, ha risposto il presidente della Federcalcio, ma ok, inaspriamo ancora. E avanti così, con inasprimenti degli inasprimenti, finché toccherà passare alle frustate o al cappio. —

Taxi Teheran

MATTIA FELTRI

AURUM 1987
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova Corso Buenos Aires 81 r

fantasy & hobby
FIERA DELLA CREATIVITÀ
HOBBISTICA ed ARTI MANUALI
15-16-17
MARZO
FIERA di GENOVA
www.fantasyehobby.it

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 13 Marzo 2019 — Anno 155*, Numero 71 — www.ilssole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie in vendita attraverso obbligatoriamente il Poina de S'Uile a/002 (Il Sole 24Ore e 24+ - Poina e a/gi)

Poster Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, 4/b/2006, art. 1, C. 1, DCC Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Pace fiscale
Strada aperta
per chiudere
le liti con l'agente
della riscossione

Luigi Lovecchio
— a pagina 23



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

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



FTSE MIB 20631,19 -0,03% | SPREAD BUND 10Y 251,20 +2,60 | €/S 1,1275 +0,28% | ORO FIXING 1297,05 +0,33% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Il flop dei patti per il Sud Speso meno del 2% dei fondi

INVESTIMENTI

Su 32 miliardi programmati per il 2014-2020 in ritardo anche affidamenti e impegni

La performance molto peggiore rispetto ai fondi Ue conferma i limiti della Pa

Assorbimento ancora più basso tenendo conto del totale risorse disponibili

Chiuso in redazione alle ore 22.25

Pa spesso meno notizia dei fondi strutturali europei, per i quali il vincolo esterno del disimpegno automatico impone il rispetto dei tempi di spesa, ma a registrare performance di spesa molto più preoccupanti: anche l'ultima fotografia del Fondo per lo sviluppo e la coesione, e in particolare della quota riservata ai Patti per il Sud, mostra la cronica difficoltà della Pubblica amministrazione nella progettazione e gestione delle gare. Su oltre 32 miliardi di risorse programmate per il periodo 2014-2020, al 31 ottobre i pagamenti del Fondo erano fermi all'1,5%. La percentuale sale di poco, all'1,9%, per i Patti per lo Sviluppo.

Carmine Fotina — a pag. 3

Paradisi fiscali, Emirati nella lista nera della Ue

DECISIONE DELL'ECOFIN

L'Ecofin ha approvato la nuova lista dei paradisi fiscali: oltre ai cinque già presenti (le Samoa americane, Guam, Samoa, Trinidad e Tobago e le Isole Vergini) vengono aggiunte Arabia, Barbados, Belize, le Bermuda, Dominica, Filippine, Isole Marshall, Oman, Emirati Arabi e Vanuatu. Altri 34 Paesi restano sulla lista grigia per essere monitorati: 25 sono stati rimossi. **Neda Romanò** — a pag. 2

IMMOBILIARE

Gli investimenti fantasma del miliardario saudita a Milano

Sara Monaci — a pag. 2



TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI
settori: industriale, servizi, manifatturiero, prodotti, impianti, personale professionale



imqgroup.eu

L'AMMINISTRATORE DELEGATO BATTISTI SCOMMETTE SULLA LOGISTICA



In mostra. Le nuove locomotive elettriche Traxx E464 prodotte nello stabilimento di Vado Ligure da Bombardier su ordine di Meritalia (gruppo Fs Italiane)

Ferrovie, piano da un miliardo per le merci

Marco Morino — a pag. 9

13,1 miliardi

Via della Seta
Le imprese: ok all'accordo con la Cina, ma d'intesa con l'Europa

Il valore dell'export italiano in Cina nel 2018 (-2,4% sul 2017). Le importazioni in Italia dalla Cina hanno superato, nel 2018, i 30 miliardi (+8,2%).

Pelosi e Picchio — a pag. 12

-6,1 per cento

Boeing I Paesi europei lasciano a terra i 737 Max 8

Boeing accentua le perdite a Wall Street dopo l'annuncio che anche l'Authority europea ha sospeso i voli con il Max 8

Marco Valsania — a pag. 22

Pir, l'industria finanziaria bocchia i tetti «Troppi vincoli frenano la crescita»

RISPARMIO

Nel mirino dei gestori resta l'obbligo di investire in strumenti illiquidi

È bastata l'anticipazione di ieri de Il Sole 24 Ore per riaccendere l'allarme dell'industria del risparmio sulla riforma in gestione del Pir, i piani individuali di risparmio. In particolare, nel mirino ci sono i vincoli della nuova normativa - ad esempio l'obbligo di agire sul mercato del venture capital - che mettono a rischio la liquidabilità degli

investimenti, un requisito fondamentale per un fondo aperto come sono i Pir. «Gli strumenti illiquidi trovano una collocazione naturale dentro i fondi chiusi come l'Etif che potrebbe avere una veste Pir compliant», commenta ad esempio Tommaso Caracci, ad di Eurizon. Alberto Borgia, presidente Aiaf, sottolinea che la normativa si è irrigidita impattando su strumenti positivi sia dal punto di vista finanziario sia fiscale, mentre Assosim propone la "percentualizzazione" dell'agevolazione fiscale in caso di mancato raggiungimento delle percentuali minime di investimento previste.

Lucilla Incurvati — a pag. 5

PAGAMENTI DIGITALI

Nexi, al via gli incontri per l'Ipo A Milano summit con i fondi esteri

Carlo Festa — a pag. 13

BANCHE

Carige: il fondo americano Vårde tratta con Malacalza su Npl e filiali

Davi e Festa — a pag. 15

EFFETTO MASTERCHEF

Boom di ordini per i distretti delle cucine professionali

di Matteo Meneghelo



In ogni ristorante europeo in cui vi può capitare di mangiare, e anche in molte parti in giro per il mondo, è molto probabile che dietro la porta della cucina lo chef stia utilizzando attrezzatura italiana per confezionare i piatti. Questo perché l'industria nazionale delle attrezzature professionali da ristorazione è leader al mondo per dimensioni

e giro d'affari, dietro a quella statunitense. Un comparto composto da un centinaio di imprese, che continua a crescere. Si tratta per la maggior parte di realtà di piccola dimensione, con una taglia di 10-20 milioni di fatturato, specializzate in singole nicchie a elevata redditività, nate a cavallo degli anni Cinquanta e Sessanta.

— a pagina 12

PANORAMA

BATTUTA LA PREMIER MAY

Brexit, nuovo no all'intesa con la Ue Rischio no deal

Nuova bocciatura alla Camera dei Comuni per l'accordo sulla Brexit patrocinato da Theresa May: 391 no, 242 sì. La premier oggi torna in Parlamento per mettere al voto la mozione «no deal» («no»). «Monty di Barriere» a J. Ue ha fatto il possibile, l'impegno pubes- sere risolto solo da Londra. I nostri preparativi per un «no deal» ora sono più importanti che mai. — a pagina 21

INTERVISTA

Prodi: il 21 marzo esporre la bandiera dell'Europa per salvare l'Italia

Emilia Patta — a pag. 6

MOBILITÀ SOSTENIBILE

Volkswagen in dieci anni lancerà 70 modelli elettrici

Settanta nuovi modelli di auto elettriche entro il 2028 invece dei 50 preventivati: Volkswagen schiaccia l'acceleratore dei piani di sviluppo del programma per le auto a zero emissioni. Nei prossimi dieci anni il colosso tedesco realizzerà 22 milioni di veicoli sulla piattaforma Meb dedicata alle auto elettriche. — a pagina 18

AUDIOVISIVO

Da Netflix ad Amazon in coda per le fiction italiane

Da Netflix ad Amazon, tutti in coda per le fiction prodotte in Italia. Presentato da Apa, l'associazione produttori audiovisivi che ha preso il posto dell'Apf, il 1° Rapporto sul settore: il valore della produzione audiovisiva nazionale ha raggiunto il miliardo di euro: il 38%, in crescita, arriva dalla fiction. — a pagina 12

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Le nuove pensioni strumento per gestire esuberanti e staffette

La cassetta degli attrezzi del manager delle risorse umane per accompagnare i lavoratori all'uscita è ormai il vero ammortizzatore sociale per gestire esuberanti e staffette generazionali. Anticipo pensionistico, Rita, Quota 100, Isopensione, stanno facendo scoprire ad aziende e lavoratori l'altra faccia delle pensioni. Tra gli ammortizzatori cresce lo spazio dei fondi di solidarietà bilaterali.

Botini, Nespoli e Priocchi — a pagina 30





IL TEMPO

CAPSULE GOURMET
ristora

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 13 marzo 2019 € 1,20

S. Rodrigo di Cordova
Anno LXXV - Numero 71

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.ilettempo.it
e-mail: direzione@ilettempo.it



Altri misteri sull'acquisto della sede della Provincia, la Corte dei Conti apre un nuovo fronte

C'è pure l'Atac, è Palazzopoli capitale

■ Danno da 11 milioni di euro per la sede Atac che non ha aperto e non aprirà mai. Eccolo l'altro palazzo dello spreco della "palazzopoli capitale": il rischio è quello di perdere la caparra per lo stabile dove nessuno metterà mai piede. E nell'acquisto

della sede della ex Provincia spuntano altri misteri: il giallo dei 20 immobili in vendita e delle «stime falsate» per acquistare il grattacielo finito sotto la lente della Corte dei Conti che inguaja Raggi, Zingaretti & C.

Di Corrado → alle pagine 4 e 5

Roma, la lunga strage delle imprese

Quasi dimezzate quelle edilizie dal 2009, anche perché non si fanno opere pubbliche
Rabbia di chi è restato in campo: «Ci ferma la burocrazia, paralizzata da leggi e controlli»

IL TEMPO di Oshø

"Sta Via della Seta sul navigatore 'n ce sta"

In 13 pro Cina, l'Ue processa solo l'Italia

Rapisarda → a pagina 9

■ Roma abbandonata al suo destino, nessuno scommette più sulle sue potenzialità, mancano gli investimenti, l'edilizia arranca e davanti alle occasioni come le Olimpiadi, si preferisce «non rischiare». È così che tra il 2009 e il 2018 le imprese edilizie sono quasi dimezzate e quasi quattro su 10 ha dimezzato gli operai, oggi sono poco più di 30 mila. Ecco l'analisi impietosa del presidente Acer Rebecchini.

Verucci → a pagina 18

«Chiusi» i cieli di mezza Europa L'Italia lascia a terra i «737» della discordia

Musacchio → a pagina 3

È «no» il voto della Camera inglese La May sulla Brexit rimedia un'altra sberla

di Giovanni Masotti

Povera, bistrattata e pasticciona, Theresa «Suspiria» May. E povera, nobile e altezzosa Britannia, mai rotolata così in basso, incerta e impaurita dal futuro. Per la seconda volta in meno di due mesi, la premier conservatrice ha rimediato - dopo ennesime inutili giravolte - un solenne ceffone dalla Camera dei Comuni. (...)

segue → a pagina 2

TERME DI STIGLIANO
Riapre dal 15 marzo
www.termestigliano.it
HOTEL - SPA - RISTORANTE - PARCO TERMALE

Tripletta di Ronaldo e andata ribaltata. Bianconeri ai quarti di Champions Delirio Juve, con CR7 è remuntada

■ Juventus pazzesca. La remuntada riesce alla squadra di Allegri che ribalta lo 0-2 di Madrid e piega l'Atletico di Simeone centrando l'ambitissima qualificazione ai quarti di finale di Champions League: unica italiana. Protagonista assoluto Cristiano Ronaldo che realizza addirittura una tripletta che fa esplodere lo Stadium e innesca la festa del popolo bianconero che ora sogna ai quarti una tra Porto, Ajax e Tottenham: sorteggio in programma venerdì. Nell'altro ottavo di finale di ieri il Manchester City passeggia sullo Schalke: finisce 7-0 senza repliche.

Cicciarelli e Schito → a pagina 27



Mercoledì 13 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 61 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicibile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,90

Uk € 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 **€2,00***



IN EDICOLA

CON

Tutti i grandi Paesi europei hanno fatto in passato dei grossi affari con la Cina. Perché l'Italia no?
Tino Oldani a pag. 6

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Nuovo in edicola

Class diari

CORTE DI CASSAZIONE

Frode tributaria, strada chiusa al sequestro del profitto per chi ha aderito alla procedura di voluntary disclosure

Alberici a pag. 32

Fiere agricole, basta sprechi

Il ministro Centinaio a ItaliaOggi: niente soldi pubblici agli enti fieristici che si pestano i piedi. Idem per i contributi agricoli. In arrivo 100 milioni per la Xylella

«Basta con fiere agroalimentari che si pestano i piedi. Se dal prossimo anno gli eventi non saranno organizzati in modo tale da non confliggere tra loro (come Cibus e Tuttofood), gli enti fieristici da me non beccheranno un soldo. Stessa cosa per i contributi agricoli: andranno solo a chi rispetterà le politiche di filiera». Lo dice a ItaliaOggi Gian Marco Centinaio, ministro alle politiche agricole e turismo. In arrivo 100 milioni per la Xylella.

Chiarello a pag. 23

La Rai e l'avvocata iraniana condannata a 148 frustate e a 33 anni di carcere



di **PIERLUIGI MAGNASCII**

Il regime iraniano ha condannato a 148 frustate e a 33 anni di prigione l'avvocata di Teheran Nasrin Sotoudeh, 55 anni, colpevole di aver voluto difendere i contestatori politici del regime, fra i quali anche le cosiddette «ragazze della rivoluzione» accusate per essersi pacificamente tolto il velo per strada per poi sventolarlo come una bandiera. Che poi è la bandiera della libertà loro e di tutte le donne come loro. L'avvocata Sotoudeh aveva già scontato tre anni di detenzione a partire dal 2001. Successivamente, pur avendone avuto la possibilità, non aveva nemmeno preso in

continua a pag. 8

I CONTI 2018

Mediaset, utile da 471 milioni, raccolta a +0,8%

Secchi a pag. 77

DECRETO IN GAZZETTA

Brevetto unico Ue. Giurisdizione comune su danni, illeciti, istanze

a pag. 34

IN GERMANIA

Con la Brexit il costo più pesante sarà per BMW

Giardina a pag. 74

OUTDOOR LIVING

La kermesse In-Out torna a CityLife dal 9 aprile

Sottilaro a pag. 16

ECOFIN

Quindici paradisi fiscali. Emirati nella lista dei non cooperativi

Pacione Di Bello a pag. 35

È siciliano, lascerà il posto di lavoro a 62 anni

Primo operaio Fca a quota 100

Giovanni Sorce, siciliano di 62 anni, è il primo operaio di Fca ad andare in pensione con quota 100, il provvedimento varato dal governo Conte per superare la legge Fornero. Lo scorso ottobre, con stime non ancora ufficiali, i sindacati avevano previsto il pensionamento di circa 500 tute blu di Fca a Torino. L'operaio siciliano era entrato in Fiat a 23 anni.

Merl a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

L'autostrada Brebemi (Brescia-Milano) interconnessa con la A4 Torino-Trieste e la A1 Milano-Napoli è entrata in funzione nel 2016 (sia pure, a quel tempo, non in modo completo). Fu accompagnata dal coro, che durava anni, di essere un'autostrada inutile, una sorsa e propria cattedrale nel deserto. Ebbene oltre ad aver fluidificato il traffico nell'intensissima area milanese la Brebemi ha facilitato l'insediamento di molte imprese soprattutto nel settore della logistica. Ad esempio è ridisoppiato il fatturato della Cittadella del surgelato di Brivio&Vignone, da 70 a 140 milioni di euro. In fregio al tracciato si sono insediate anche Bombardier, Akso, Portoli e Icco creando 2.500 nuovi posti di lavoro. E il processo è destinato a rafforzarsi. La fluidità del traffico infatti si è riflessa nell'occupazione delle tre province lambite dalla Brebemi. E ciò in barba ai profeti di sventura, ai menzogneri che vorrebbero ingessare la società, facendola retrocedere.

PROFESSIONI

In Europa riconoscimento delle qualifiche più semplice

Damiani a pag. 38

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Voluntary disclosure - La sentenza della Corte di cassazione sugli effetti della copertura

Portale incentivi - Il book del Ministero dello sviluppo economico

Reverse charge - La sentenza della Corte di cassazione sugli effetti dell'omissione

Brevetti - Il decreto legislativo con le nuove regole in vigore dal 27 marzo

Legge Europea 2018 - Il testo approvato dalla Camera dei deputati e al vaglio del Senato

10 ONLINE

DEBUTTO IN BORSA

Il Fatto Quotidiano raccoglie 3 mln di euro

Capinani a pag. 18

Ben 150 opere dell'artista esposte a Palazzo Reale

Ingres in mostra a Milano



Gianfranco Morra a pag. 11

REDDITO DI CITTADINANZA

UNA RIVOLUZIONE PER IL MONDO DEL LAVORO.

Il Reddito di Cittadinanza è legge. Dal 3 marzo è possibile presentare la domanda negli Uffici Postali, nei CAF o direttamente sui **alto**. Per richiederlo devi rispettare i requisiti di cittadinanza, avere un ISEE aggiornato inferiore a 9.380 euro, un patrimonio immobiliare - esclusa la prima casa - inferiore a 30.000 euro e un patrimonio finanziario inferiore a 6.000 che può aumentare in casi particolari.

Vai su redditodicittadinanza.gov.it



Con guida al nuovo regime tributario a € 6,00 in più; Con guida «La riforma del Jolly» a € 6,00 in più; Con guida «Tur 2019» a € 6,00 in più; Con guida «A parer favore» a € 6,00 in più; Con guida «Il reddito di cittadinanza» a € 6,00 in più; Con guida «Il bilancio del lavoro 2018» a € 6,00 in più; Con guida «L'investimento del professionista» a € 6,00 in più

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



LAVORO, PENSIONI E FISCO. Tutte le novità del 2019



IN EDICOLA A € 4,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 13 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 71 | Anno 20 - Numero 71 | www.lanazione.it



IL CASO DELLA 'PROF' PRATESE E DEL FIGLIO CON L'ALLIEVO

Il marito sapeva tutto: «Il bimbo resti con noi»

BESSI ■ A Pagina 13



L'avvocato della donna



IL COMMENTO

di ANDREA MARGELLETTI

IL DITO E LA LUNA

BELT and Road Initiative. Tre parole che stanno rimbalzando sulle pagine dei giornali negli ultimi giorni, da quando, cioè, si è iniziato a parlare con più insistenza della possibilità che il governo italiano firmi un Memorandum of Understanding con la Cina per aderire al progetto lanciato dal Presidente Xi Jinping nel lontano 2013. [Segue a pagina 2]

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO

IL PROFITTO SOSTENIBILE

SIAMO sull'orlo di una crisi climatica planetaria? L'allarme del presidente Mattarella va preso sul serio, non è uomo incline al sensazionalismo. Di due cose si può essere certi: per scongiurarla servono «misure concordate a livello globale», e se finora i risultati degli interventi fatti sono stati «parziali e insufficienti» è perché crescita e ambiente sono stati messi in contrapposizione. ■ A pagina 8

Sindrome cinese, Ue contro Italia

«No all'intesa con Pechino». Anche gli Usa preoccupati. E Salvini frena

Servizi ■ Alle p. 2 e 3

AEREO DELLA STRAGE L'EUROPA LASCIA A TERRA IL MODELLO BOEING SOTTO INCHIESTA



PIOLI ■ A pagina 7

BOCCIATA IN AULA



May disastro È una Brexit senza accordo

BONETTI ■ A pagina 5

L'ORA DI AGIRE

Sos di Mattarella «Clima impazzito, mondo a rischio»

COPPARI e BARTOLOMEI ■ A p. 8 e 9

OGGI IN REGALO
Speciale **LEONARDO 500**



Ragazza italiana uccisa a Manchester

Aveva trovato lavoro da infermiera dopo tanta gavetta. Presi due senegalesi

RASPA ■ A pagina 10



Loreto (AN) www.minghishoes.com

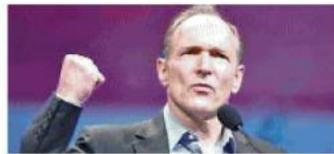
TRIPLETTA ALL'ATLETICO



Ronaldo meraviglia La Juve rimonta, avanti in Champions

MARCHINI, GRILLI e commento di TASSI ■ Nel QS

BERNERS-LEE: TROPPI ERRORI



Il web ha trent'anni L'uomo che l'ideò: «Cambiamo rotta»

GUADAGNUCCI ■ A pagina 27



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MERCOLEDÌ
13
03
19
ANNO 44
N° 61

RSalute

Domani nell'inserto dedicato alla salute tutti i segreti dell'aspirina
i pro e i contro del farmaco più famoso

LIVE

Così la meditazione aiuta il sesso
Domani in edicola il mensile Live per stare bene secondo la scienza

La Terra è malata e la colpa è nostra



Bolivia, il lago Poopó prosciugato. La fotografia è esposta a Milano alla mostra "Capire il cambiamento climatico" MAURICIO LIMA/NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY

Il commento

INSIEME A GRETA MAI PIÙ INDIFFERENTI

Michele Serra

Non è straordinaria, è manifestazione ordinaria l'azione del clima in rapido mutamento. Ordinari sono i suoi colpi e le sue inclemenze, e dunque ordinaria deve diventare, insieme alla nostra percezione del fenomeno, la nostra azione quotidiana, fatta di «contenimento e regimentazione» degli effetti; e di profonda riflessione sulle cause. Il discorso del presidente Mattarella a Belluno, dove si commemoravano, con le vittime del Vajont, anche quelle della paurosa tempesta otobrina che ha devastato il Nordest italiano, forse non avrebbe potuto essere pronunciato, fino a pochi anni fa, che da un ambientalista o da un climatologo.

continua a pagina 27

L'allarme di Mattarella: "Sull'orlo di una crisi climatica globale" Gli scienziati: la politica faccia presto Venerdì manifestazioni in 150 Paesi

DUSI, NADOTTI, PARMEGGIANI e VECCHIO, pagine 2 e 3

Il personaggio

PERCHÉ TRUMP È IL TERMINATOR NUMERO UNO

Vittorio Zucconi

Scompare ogni ambiguità, abbandonato ogni pudore, Donald Trump si erge ormai, a metà della propria presidenza, come il nemico numero uno del climate change, come l'avversario di ogni iniziativa o di ogni riconoscimento dell'inesorabile declino della salute della Terra. Con l'immane tweet del mattino, ispirato dal suo talkshow spazzatura preferito sulla rete Fox, e soprattutto con la finanziaria presentata al Congresso dove tutti i programmi di ricerca e difesa dell'ambiente sono tagliati, Trump addirittura irride indirettamente a chi, come Mattarella, teme che la degenerazione del nostro pianeta sia ormai acuta.

continua a pagina 27

Raffaello Cortina Editore

Gilles Lipovetsky

Piacere e colpire

La società della seduzione

Il caso

Un altro schiaffo per Theresa May a Londra l'incubo di una Brexit senza regole

D'ARGENIO e GUERRERA
pagine 14 e 15



L'ISOLA PERDUTA

Enrico Franceschini

L'inferno è vuoto e tutti i diavoli sono qui». Bisogna cercare ispirazione nel Bardo, dopo un'altra giornata in cui il parlamento britannico, e la nazione che rappresenta, vengono sbalottati dalla Brexit come una nave in balia della proverbiale tempesta shakespeariana. Oppure, per un quadro più prosaico di quanto sta accadendo al Regno Unito, basta un durissimo editoriale del Financial Times, da sempre alleato dei Tories.

pagina 14

Juve ai quarti

La notte magica di Ronaldo 3 gol all'Atletico per andare avanti in Champions



L'ASSOLO DEL CAMPIONE

Gianni Mura

Señores y señoras, questa è la Juve. La vera Juve, non quella slavata e timida di Madrid.

pagine 34 e 35

con servizi di CROSETTI e GAMBA



Roma



Min 5°C
Max 14°C

Milano



Min 2°C
Max 15°C

RLab Oggi Il Dottor Chip

con Spy Stories €5,40

Prezzi di vendita all'edicolante:
Austria, Germania € 7,20 - Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Ungheria, Slovenia € 7,50 - Croazia € 8,00 - Spagna (BPP 2,20) - Svizzera CHF 9,50



Minori violati Quando gli adulti scambiano i bambini per amanti
MATTEO INDICE — P. 12 E UN COMMENTO DI FERDINANDO CAMON — P. 21

Clima Mattarella con Greta "Rischiamo la crisi globale"
UGO MAGRI — P. 4

Sfera Ebbasta Il ritorno del rapper "Tuo figlio spaccia? Non è colpa mia"
ALICE CASTAGNERI — P. 23




LA STAMPA



MERCOLEDÌ 13 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 71 | 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, DCB - TO | www.lastampa.it



Favolosa Juve Il tris di CR7 stende l'Atletico

ANTONIO BARILLÀ
Impresa della Juve allo Stadium. I bianconeri travolgono l'Atletico Madrid (3-0) e vanno ai quarti di Champions.

CRISTIANO IL RE DI COPPA

GIULIA ZONCA
Valore aggiunto. Mr Champions risponde all'impalpabile domanda «perché Ronaldo guadagna tanto?» con una notte di quelle possibili solo con lui. Senza CR7 la sogni, se invece Cristiano c'è la vivi. E da subito e senza quasi dubbi nonostante un 2-0 da rimontare. Mai successo.

STAMPA PLUS ST+

IL CASO ILHAN OMAR
BERNARD-HENRI LÉVY
Anche in America la sinistra radicale sposa l'antisemitismo
P. 25



BREXIT
ALESSANDRA RICCIO
Westminster bocchia l'intesa di May Londra pensa al rinvio
P. 11



LE STORIE
BEATRICE ARCHESHO
Verbania, riapre il parco di Villa Taranto con il trucco rifatto
P. 27

CARLO FRANCESCO CONTI
Nel Monferrato i primi dieci anni del monastero zen
P. 27

IL PREMIER AL COPASIR

Cina, Conte frena Ma gli Usa: accordo opaco

Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, nell'audizione al Copasir frena sull'intesa fra Italia e Cina: «La Via della Seta sarà soltanto per le imprese, ma il governo firmerà». Il premier prova a rassicurare gli americani: «Il 5G non è nei patti con Pechino». Allarme degli Stati Uniti: «Accordo opaco, Roma deve fare attenzione». Intanto Xi va a caccia di una sponda dentro l'Ue.

BRESOLIN, GRIGNETTI, MARTINI, POLITTI E RADICIONI — PP. 8-9

LA TREGUA SULLA TAV NON BASTA A PORTARE LA PACE NELLA COALIZIONE

Scontro Salvini-Di Maio Slitta lo sblocca cantieri

La Lega: commissariare Toninelli. I 5 Stelle: Olimpiadi senza soldi pubblici

Nuove tensioni nel governo. Dopo aver siglato una tregua almeno fino alle Europee, lo scontro tra Salvini e Di Maio si sposta dalla Tav al «decreto sblocca cantieri». Il leader leghista vorrebbe la norma subito ma il capo del M5S non raccoglie. Conte rivendica irritato: deciso io.

BARONI, LA MATTINA, LOMBARDO E SORGI — PP. 2-3

PERICOLOSA GUERRA DI POSIZIONE

ALBERTO MINGARDI

Secondo gli analisti politici sulle infrastrutture si sta consumando una sorta di guerra di posizione. Ieri Sirì, volto della corrente più «sviluppista» della Lega, ha parlato della necessità di un «commissario alle infrastrutture».

CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Molti ieri hanno ricordato Nasrin Sotoudeh in Taxi Teheran, il film clandestino di Jafar Panahi. Jafar si fingeva tassista e riprendeva passeggeri ignari per testimoniare la vita in Iran. Nasrin era fra i pochi che sapevano di essere su un set, e disse che la repressione è banale: creano un caso politico, dicono che lavori per le potenze straniere, ci mettono un carico di moralità e il gioco è fatto. Succede anche altrove, a intensità minore. Lo si è ricordato perché Nasrin - avvocato e guerriera dei diritti umani - è stata condannata a 38 anni e 148 frustate per collusione e propaganda contro lo Stato. Matteo Salvini ne ha ricavato un tweet per chiedersi dove siano le femministe di casa nostra (se, oltre a scrivere tweet, ne leggesse, forse avrebbe ritirato la domanda). Comunque, Taxi Teheran è un bel film.

Taxi Teheran | MATTIA FELTRI

Qualcuno avrà forse memoria del passeggero stomacato dal dilagare di crimine, corruzione, spaccio, e lui la soluzione l'aveva: più gente in carcere, più a lungo, più appesi per il collo, e l'avrebbero capita. Strano: qui non lo dicono i passeggeri di taxi, o non solo. Ogni giorno si progettano o si approvano leggi per aumentare le pene a spacciatori (e dichiararli più facilmente tali), corrotti, rapinatori, violenti su donne e animali, ladri. L'ultima meraviglia è del sottosegretario Giorgetti che, dopo il pestaggio di un arbitro, ha tirato fuori la soluzione di buonsenso iraniano: inasprimo le pene! Sono appena state inasprite, ha risposto il presidente della Federcalcio, ma ok, inaspriamole ancora. E avanti così, con inasprimenti degli inasprimenti, finché toccherà passare alle frustate o al cappio. —

«Come si dice "bollicine" a Sanremo?»



Gira, gira a Sanremo come nel resto d'Italia, si dice Asti Secco Duchessa Lia!

DUCHESSALIA
NOBILI VINI DEL PIEMONTE





Bogliolo: vi racconto il futuro della mia Tiffany

Intervista esclusiva al ceo sul rilancio del marchio Usa
Bottoni in MFF



Caos Brexit, nuova disfatta per la May

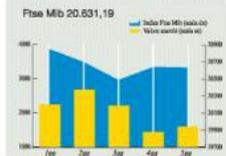
Il Parlamento boccia l'accordo con l'Ue
Oggi si vota sul No Deal
Carosielli a pagina 3

Anno XXX n. 051
Mercoledì 13 Marzo 2019
€2,00 *Classedificatori*
9 771594677008



Con MFF Allegato per Fashion n. 01 a € 0,20 R.00 - € 0,00 - Con MFF Allegato per Living n. 03 a € 0,20 R.00 - € 0,00

Spedizioni in A.P. art. 1,1,1 L. 4884/03 Roma - D.R.E. 1/40 - C.A.P. 4301 Firenze € 1,00



BORSA -0,03% 1€ = \$1,1275

Table with market data including 'BORSE ESTERE' (Dow Jones, Nasdaq, etc.) and 'VALUTE-RENDIMENTI' (Euro-Dollars, Euro-Sterline, etc.).

FOCUS OGGI

Anche l'Italia ferma Boeing il titolo cede un altro 6%
Si allunga la lista dei Paesi che hanno deciso lo stop ai voli del 737 Max dopo la tragedia in Etiopia. Ancora pesante a Wall Street il gruppo aeronautico Carosielli a pagina 3

Processo Fonsai, si parte da zero
Condanne annullate e atti trasferiti a Milano. Lo ha stabilito la prima Corte d'Appello di Torino Brustia a pagina 11

Blutec, vertici arrestati per impianto di Termini Imerese
È la società che ha rilevato lo stabilimento Fiat. L'ad Di Cursi e il presidente Ginatta ai domiciliari per malversazione ai danni dello Stato. Sequestrati l'azienda e 16 milioni Giordano a pagina 11

MANOVRE IN TV IL GRUPPO È PRONTO A MODIFICARE LO STATUTO PER INTRODURRE IL VOTO PLURIMO

Fininvest blinda Mediaset
La famiglia Berlusconi decide anche di non distribuire dividendi nonostante i 471 mln di utile 2018. Due mosse funzionali alla creazione del polo europeo con ProSieben.Sat.1 o a un'alleanza con Tim
(Montanari a pagina 13)

Buoni Postali, lo Stato può ricalcolare i tassi
Sentenza clamorosa su uno degli strumenti d'investimento più diffusi tra le famiglie italiane
(Corvi a pagina 7)

EX GENERALI
Torna Perissinotto, Marchi lo chiama alla guida di Banca Finint
(Montanari a pagina 8)

AIUTI DI STATO
Commissione Ue all'angolo sul via libera alla fusione tra Deutsche e Commerzbank
(De Mattia e Ninfolo a pagina 2)

Dai porti ai media, 20 accordi Italia-Cina sulla Nuova Via della Seta
(Pira a pagina 4)

PERPETUO AL 7,5%
Anche Unicredit sfrutta la finestra per lanciare bond da 1 miliardo
(Gualtieri a pagina 9)

AUTORIFORMA
Popolari divise sul sistema delle garanzie incrociate proposto dalla Banca d'Italia
(Gualtieri a pagina 6)

IL ROMPISPREAD
«Gli aerei stanno diventando fin troppo complessi da far volare». Lo ha detto Trump, quello che crede che il successore di Steve Jobs si chiami Tim Apple



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 ed iscritta al Registro degli intermediari assicurativi. Prima della sottoscrizione dei prodotti assicurativi leggere il set informativo, in particolare i documenti informativi precontrattuali (DIP e DIP aggiuntivi), disponibili presso le filiali di Credem Banca e sul sito internet delle imprese di assicurazione.

Immobiliare: Italia al Mipim con 3,6 mld offerte

Agenzia Ice presenta padiglione Italia

(ANSA) - ROMA, 12 MAR - Opportunità di investimento in Italia da 3,6 miliardi tra gioielli del passato e progetti di restauro e valorizzazione: l'Agenzia Ice guida, per la quinta volta consecutiva, la partecipazione del Sistema Italia al MIPIM, la più grande fiera immobiliare al mondo. Nel Padiglione Italia, 13 realtà territoriali - Friuli Venezia Giulia, Comune di Genova e Regione Liguria, Marche, Puglia, Sardegna, Toscana, Valle D'Aosta, Comune di Roma, Città di Milano e Regione Lombardia, Regione Piemonte e Regione Emilia Romagna - 3 Enti di livello centrale - Gruppo Cassa depositi e prestiti, FS Sistemi Urbani (Gruppo FS Italiane), Invimit e 4 Associazioni di categoria - ANCE, Assoimmobiliare, **Assoport** e UIR (Unione Interporti Riuniti). Fra le proposte più rilevanti di quest'anno, vi sono: Palazzo Medici Clarelli a Roma (Cassa depositi e prestiti); Il progetto per il lotto C1 della stazione di Roma Tiburtina (FS Sistemi Urbani); Il progetto Balzano - VRS.04-05 a Verrès (Regione Valle d'Aosta); il progetto Distripark nel porto di Taranto (Regione Puglia); il progetto per un tecnopolo di Big Data a Bologna (Regione Emilia Romagna); la valorizzazione dell'immobile "Il Giulia" a Trieste (Regione Friuli Venezia Giulia); il recupero e rinnovamento del Silos Hennebique (Regione Liguria); la nuova uscita sud nella stazione ad alta velocità di Brescia (Regione Lombardia); centro trasporto aereo di merci a Falconara (Regione Marche); Città della salute di Novara (Regione Piemonte); la riqualificazione del litorale di Ostia (Comune di Roma); l'ex arsenale a La Maddalena (Regione Sardegna); l'ex caserma "Lupi di Toscana" a Firenze (Regione Toscana); sviluppo dell'area urbana del Comune di Bergamo (ANCE); progetto Freeste1, ex-Wartsila (**Assoport**); l'area C2 dell'innovazione Marangona a Verona (U.I.R. Unione Interporti Riuniti). Tutti i progetti presentati sono anche disponibili online al portale investitalyrealstate.com che negli ultimi tre anni ha registrato cessioni e concessioni di proprietà per oltre 480 milioni di euro. Nel 2018, le compravendite immobiliari in Italia hanno registrato una crescita del 5,6% confermando il trend positivo degli investimenti nel 2017, pari a 11 miliardi di euro, di cui il 64% sono stati esteri.

È il valore degli asset che L' Ice propone alla fiera del real estate

L' Italia cerca 3,6 miliardi al Mipim

Si spazia da alcune aree degli ex scali ferroviari San Cristoforo e Farini a Milano a un terreno edificabile vicino alla stazione Tiburtina a Roma, per arrivare al quadrante Morandi e all' ex silos Hennebique di fronte alla stazione marittima, entrambi a Genova. Ma c' è anche la riqualificazione di una parte degli ex stabilimenti di Mirafiori a Torino, dove dovrà sorgere un centro manifatturiero tech.

Questi non sono che alcuni dei 50 progetti, di varia natura ma di sicura importanza visto che tutti insieme valgono almeno 3,6 miliardi, che l' Agenzia Ice propone alla 30° edizione del Mipim, la principale fiera internazionale del real estate che ha aperto ieri i battenti a Cannes. Raccolti nella piattaforma Invest in Italy, nata dalla collaborazione tra Ice e Invitalia, i progetti sono la sintesi dei principali progetti, nuovi di zecca o al massimo proseguimento di iniziative precedenti, che pubblica amministrazione ed enti a matrice pubblica propongono a Cannes a caccia di investimenti internazionali. Il Padiglione Italia - 540 metri quadrati, 100 in più rispetto al 2018 - raccoglie infatti i progetti di otto realtà territoriali (Friuli Venezia Giulia, Liguria, Marche, Puglia, Sardegna, Toscana, Valle D' Aosta e Comune di Roma), tre enti di livello centrale (Cdp, Fs Sistemi Urbani, Invimit) e quattro associazioni di categoria come Ance, Assoimmobiliare, **Assoporti** e Uir (Unione Interporti Riuniti). L' obiettivo è vendere aree o edifici oppure trovare finanziamenti per importanti riqualificazioni e infrastrutture. E la storia degli anni precedenti incoraggia all' ottimismo. Dal 2016 (anno del debutto dell' iniziativa) all' edizione del 2018 Invest in Italy ha trovato investimenti per 500 milioni di euro, con importi crescenti di anno in anno. Quanto ai singoli progetti, nel 2018 la città di Genova, quest' anno presente con la riqualificazione del Quadrante Morandi (la zona sotto il ponte in via di ricostruzione) e dell' ex silos del grano, proprio al Mipim ha trovato i finanziamenti per il nuovo fronte del porto (o, meglio, l' investitore che si è poi aggiudicato la gara per la realizzazione del progetto). Oltre al potenziamento degli spazi espositivi e al numero di progetti, la presenza dell' Italia alla manifestazione, promossa dall' Agenzia Ice, vede anche altre novità. «Intanto la presenza della città di Roma, che quest' anno partecipa per la prima volta appunto con il progetto Tiburtina, lotto edificabile dove sarà possibile costruire un hotel e spazi commerciali», ha spiegato Stefano Nigro, responsabile Coordinamento Attrazione Investimenti Esteri dell' Ice. «La seconda novità è la partecipazione di porti e interporti, interessati all' immobiliare logistico, mentre l' ultima è il rafforzamento della presenza dei privati, sia attraverso associazioni di categoria come Assoimmobiliare e Ance, sia direttamente, anche per quanto riguarda realtà più piccole che, attraverso la nascita di Club Italia, disporranno di uno spazio esterno loro dedicato per incontri e presentazioni. Londra lo fa già da anni». Sempre in tema di società private, quest' anno la presenza italiana si arricchisce della partecipazione di alcune importanti realtà territoriali (Città di Milano e Regione Lombardia, Regione Piemonte e Regione Emilia Romagna) che parteciperanno con una nutrita delegazione di aziende private come Generali, Coima e Landlease. Al Mipim del resto partecipano oltre 26 mila tra visitatori e investitori e 8.836 aziende registrate provenienti da 100 Paesi. (riproduzione riservata)

TERESA CAMPO



Concessioni nei porti, 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» o di «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 Hennebique 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».

Informatica
Questo sito e gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità tecniche e/o profilanti. Per saperne di più sulla gestione e per gestire le tue preferenze di cookie, visita la [cookie policy](#).
Chiedendo questa banner, accettando questa pagina, cliccando su un link e proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

Medi Telegraph
Shipping & International Transport

HOME SHIPPING TRANSPORT MARKETS INTERVIEW NEWS ROUTES GREENTECH

Sea Transport Short Sea Road, ROL, Air Intermodal/Logistics

PORTS
Concessioni nei porti, i terminal mettono sotto accusa la maxi-proroga
Genova - Dopo Assoport, anche i terminalisti italiani chiedono un intervento legislativo del governo per chiarire il controverso passaggio della legge di Bilancio.
ALBERTO QUARATI - MARZO 12, 2019

MAGAZINE
LEADER LISTING
PUBBLICITÀ

PILOTINA BLOG
di Giorgio Caracciolo
28 Dicembre 2018
3023 da 198 blog
contattaci / email per maggiori info

SHIPPING MOVEMENTS
PRINCIPALI PARTNER: BERG, OCCUPAZIONE, PORTO DI GENOVA
PRINCIPALI SOCIETÀ: EY, ESEY, CANTIERI, DOKKALAU

TIM **Schede Flotta**

Trieste: Roberti, Porto Franco è uno snodo sulle nuove rotte internazionali

(FERPRESS) - Trieste, 12 MAR - "Il Porto Franco di Trieste, nel suo 300° anniversario, vive oggi una seconda giovinezza: la sua centralità lungo le nuove direttrici di sviluppo commerciale pone infatti l'intero Friuli Venezia Giulia di fronte a una sfida epocale cui le istituzioni devono guardare con responsabilità e fiducia". Lo ha dichiarato l'assessore Pierpaolo Roberti, intervenendo stamane in rappresentanza del governatore Fedriga alla conferenza stampa di presentazione del convegno "Trieste città-porto: 300 anni di Porto Franco": un appuntamento che, il 18 marzo prossimo, animerà il confronto tra istituzioni e imprese su futuro commerciale e sviluppo del territorio. Protagonisti dell'evento, assieme alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, saranno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, il Comune di Trieste, la Camera di Commercio della Venezia Giulia, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il viceministro Edoardo Rixi, il Land della Carinzia con il governatore Peter Kaiser e numerosi operatori economici italiani ed esteri. I lavori prenderanno il via la mattina al Ridotto del Verdi, con i saluti delle autorità e gli interventi dei relatori, per poi svilupparsi nel pomeriggio in Camera di Commercio, dove avranno spazio gli incontri "b2b". "Se Trieste, grazie al proprio Porto Franco, si trova oggi sulle labbra dei presidenti di Stati Uniti e Cina e sui principali organi di informazione mondiali - ha spiegato Roberti - significa che ci troviamo di fronte a una svolta epocale non solo per la città ma per tutto il Friuli Venezia Giulia e, ancor di più, per l'intero bacino di riferimento del nostro sistema economico e logistico". "Cogliere l'opportunità diventa dunque imprescindibile - secondo l'assessore regionale - per riportare il Friuli Venezia Giulia al centro di dinamiche di sviluppo su scala globale, come già accadde quando Carlo VI, tre secoli or sono, ebbe l'intuizione di riconoscere a Trieste la patente di Porto Franco". "Ecco perché - ha concluso Roberti - il 18 marzo non ci incontreremo solo per festeggiare un'importante ricorrenza, ma per dare ossigeno all'operatività di quell'istituto di eredità asburgica che ieri ha contribuito a trasformare un piccolo villaggio in snodo emporiale dell'Impero e che domani potrà portare la regione al centro delle nuove rotte commerciali che segneranno il futuro dell'economia mondiale".



Via della Seta Monito dell' Ue Anche Salvini frena

STRASBURGO «Rischi per la sicurezza dell' Ue» dal 5G cinese e cautela sugli investimenti per la Via della Seta: l' Unione europea vara la nuova strategia per i rapporti con il rivale asiatico e subito apre un nuovo terreno di confronto. E se i toni sono meno perentori di quelli degli Usa - che in particolare nella nuova tecnologia per le reti mobili vedono un vero e proprio cavallo di Troia per l' intelligence di Pechino - la sostanza è la stessa. Anche dalla Commissione e dal Parlamento europeo arriva un netto monito agli Stati dell' Unione: esercitino la massima prudenza nell' aprirsi a investimenti in settori strategici dall' estero, dalla Cina in particolare. Nei cui confronti è opportuno che l' Europa si muova con la «piena unità» dei suoi Stati membri.

Si parla di settori come le infrastrutture di rete, appunto, ma non solo. Il pensiero va al piano cinese della «Belt and Road» che punta a unire l' Asia all' Europa e all' Africa attraverso una maxi rete infrastrutturale.

L' Italia, con la firma prevista il 22 marzo durante la visita di Xi Jinping, vuole unirsi al gruppo di 13 Paesi europei (ma tra loro nessuno dei big) che hanno già siglato un protocollo d' intesa per attrarre gli ingenti finanziamenti cinesi. Documenti su cui la Commissione punterà la sua lente d' ingrandimento: «Tutti gli Stati membri che si stanno impegnando in tal senso - ammonisce il vicepresidente Jyrki Katainen - devono ricordarsi che abbiamo le nostre regole sulla trasparenza e la concorrenza. Il che è potenzialmente positivo, ma dipende da come sarà applicato». Sulla Via della Seta, in Italia e in Europa, resta accesa la polemica, con riflessi anche all' interno della maggioranza. Salvini e Di Maio continuano a esprimere sensibilità diverse. Il leghista frena, invita a «stare attenti» e a «tutelare l' interesse e la sicurezza nazionale». Il pentastellato difende l' accordo con Pechino. Dall' opposizione attaccano: «L' Italia non si svenda alla Cina», è l' appello di Antonio Tajani, mentre il segretario del Pd Nicola Zingaretti parla di «ennesimo pasticcio». Il ministro dell' Economia Giovanni Tria minimizza: «Si sta facendo una tempesta in un bicchier d' acqua, il memorandum non cambia alcuna regola». Sulle opportunità per il porto di Trieste (nella foto) «bisognerà fare scelte importanti: io sono per lo sviluppo della mia città», dice il sindaco, Roberto Dipiazza.

Trieste compatta: Pechino è benvenuta

Sviluppo dello scalo

TRIESTE. Il monito di Washington preoccupa ma la fibrillazione per l'eventuale prossimo arrivo dei cinesi è palpabile, tale da superare il punto di non ritorno. D'altronde, l'**Autorità portuale** da anni è impegnata in una riorganizzazione amministrativa e logistica dello scalo e in una sua 'blindatura' perché gli investitori che dovessero arrivare - asiatici, americani o africani - trovino un perimetro giuridico entro il quale agire.

«È falso dire che svendiamo l'Italia o il porto di Trieste ai cinesi», ammoniva pochi giorni fa il presidente dell'**Autorità**, Zeno D'Agostino. Ora gli ha fatto eco l'assessore regionale leghista alla Sicurezza e Autonomie locali Pierpaolo Roberti che ha puntualizzato: «Diversamente da quanto succede in altri Stati, non possiamo vendere pezzi di porto, possiamo dare concessioni. Quindi quello che è successo alla Grecia col Pireo non può accadere a Trieste». Anche sul Pireo, così frequentemente tirato in ballo come esempio negativo dell'atteggiamento da padrone di Pechino, c'è comunque da obiettare. Matteo Parisi, dell'omonima storica casa di spedizioni, ricorda che da quando lì è arrivato il colosso cinese Cosco «in quello scalo lavorano duemila greci che prima erano disoccupati».

//

PRIMO PIANO

Tav, il referendum non è possibile. «Punture» fra Salvini e Di Maio

Inammissibile la proposta di Chiamparino. Da Francia e Telt messaggi chiari. L'opera si farà

Torino-Lione

Trieste compatta: Pechino è benvenuta

Sviluppo dello scalo

Pronti al piano B in caso di rottura con gli Usa

Huawei

Siamo tutti in FIBRA

Digitalizza la tua azienda con la banda ultralarga di Intred.

INTRED
www.intred.it

Trieste è pronta Arrivano i cinesi

Il monito di Washington preoccupa ma la fibrillazione in città per l'eventuale prossimo arrivo dei cinesi è palpabile, tale da superare il punto di non ritorno. D'altronde, l'**Autorità portuale** guidata da Zeno D'Agostino da anni è impegnata in una riorganizzazione amministrativa e logistica dello scalo perché gli investitori che dovessero arrivare - asiatici, americani o africani - trovino un perimetro giuridico entro il quale agire. «È falso dire che svendiamo l'Italia o il porto di Trieste ai cinesi», ha detto D'Agostino.

ITALIA & MONDO
Trieste è pronta Arrivano i cinesi

La Via della Seta divide La Ue scende in campo

La Ue scende in campo per la sicurezza della nuova tecnologia. Raccomandazione di vigilanza sugli investimenti. Bruxelles teme prevaricata dagli Usa, ma si schiera.

La «sfida» cinese in Europa

La Cina si prepara a sfidare gli Usa e l'Europa. Il governo cinese ha annunciato che il paese sarà pronto a sfidare gli Usa e l'Europa. Il governo cinese ha annunciato che il paese sarà pronto a sfidare gli Usa e l'Europa.

STUDIO DENTISTICO
IGIENE ORALE CONSERVATIVA
PROTESI
CHIRURGIA
ORTODONZIA
IMPLANTOLOGIA
DENTAL FABRIS
Via Martini, 1 - Trieste
Tel. 0422 170362

ESTRAZIONI LUNGO
Huawei studia un nuovo sistema operativo

Il Piccolo

Trieste

L' intesa fra la Cina e il Porto di Trieste sulla Via della seta parte dalla ferrovia

Nella bozza segreta dell' accordo fra Authority e gruppo Cccc spuntano i riferimenti a Servola e Aquilinia. E garanzie all' Ue

Diego D' Amelio Trieste. Tutti guardavano ai moli, ma il primo progetto di cooperazione italo-cinese a Trieste riguarderà binari, stazioni e intermodalità. Dal rifacimento dell' esistente alla creazione del futuro polo ferroviario di Servola, passando per possibili investimenti congiunti negli interporti europei e nel Far East. L' intesa sarà stretta in occasione della firma del memorandum of understanding che Roma e Pechino sottoscriveranno tra una decina di giorni e che anche ieri ha infiammato il dibattito nazionale.

La variante locale del patto vedrà protagonisti l' Autorità portuale di Trieste presieduta da Zeno D' Agostino e il colosso China Communications Construction Company, che si affianca dunque a China Merchants Group nel suo interesse verso lo scalo. Cccc si occupa di progettare, realizzare e gestire infrastrutture di trasporto: nella bozza di accordo visionata dal Piccolo, il gigante cinese è definito «uno dei principali pionieri nella Belt and Road Initiative» e non a caso Cccc sta per chiudere in parallelo un' intesa con l' Autorità portuale di Genova, per fornire supporto tecnico nell' affidamento di appalti per alcune grandi opere.

«Le parti - recita lo schema preparato dal gruppo cinese e dall' Autorità di Trieste - confermano di aver creato una partnership strategica di lungo termine sullo sviluppo infrastrutturale: un punto di partenza per altre attività di collaborazione». Il testo contiene esplicite garanzie sulla cornice giuridica, dal momento che «tutte le decisioni e le attività dovranno essere in pieno accordo con legislazione e regole dell' Ue».

Il progetto TrihubLa bozza visionata dal Piccolo risale al 27 febbraio, ma i contenuti non dovrebbero subire modifiche. L' intesa poggia sull' adesione di Cccc al progetto Trihub, presentato dall' Autorità portuale nell' ambito della Eu-China Connectivity Platform, fondata nel 2015 dall' Unione europea e dalla controparte asiatica per promuovere politiche e investimenti congiunti nel campo delle infrastrutture. Fra le diverse proposte avanzate figura appunto Trihub, che il memorandum descrive come «sviluppo integrato di un sistema di infrastruttura ferroviaria nell' area tra Cervignano, Villa Opicina e Trieste». Un piano previsto e condiviso tra Autorità portuale e Rete ferroviaria italiana, cui potrebbe ora aggiungersi Cccc, il cui interesse all' investimento è rafforzare i collegamenti ferroviari fondamentali per la versione marittima della Via della seta.

Il testo non entra nel concreto, ma si limita a dire che dopo la firma le parti avranno tre mesi per darsi una road map. Trihub è il progetto che l' Italia ha avanzato per distogliere la possibile attenzione cinese dal raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia proposto in sede comunitaria dalla Slovenia. Operazione riuscita, visto che non risulta un coinvolgimento cinese nel Paese confinante e che Cccc si è decisa a puntare sui binari che partono da Trieste. Tutto cominciato, spiega la bozza, grazie alla missione organizzata in Cina a fine 2017 dalla Regione presieduta da Debora Serracchiani.

Gli scenari Gli asiatici valuteranno dove intervenire nell' ambito di Trihub, approfittando per tessere relazioni, assicurarsi la realizzazione di infrastrutture fondamentali per la Via della seta e preparando la possibile partecipazione a costruzione e gestione di terminal ferroviari. Il documento parla di «grandi opportunità che servono il comune interesse» nello sviluppo ferroviario e intermodale dei porti di Trieste e Monfalcone. L' obiettivo è concentrarsi «su quegli elementi (es. stazioni ecc.) dove obiettivi pubblici e privati possono convergere».

Attenzione specifica sarà spesa per le opportunità riguardanti la piattaforma intermodale ferroviaria di Servola e la piattaforma intermodale ferroviaria di Aquilinia». La prima destinata ad accompagnare la crescita della Piattaforma logistica (sempre che il Gruppo Arvedi voglia rinunciare all' area a caldo della Ferreria), la seconda destinata a servire l' Interporto situato a Bagnoli in regime di punto franco.

L' hinterland e la Cinal' accordo prevede anche forme di cooperazione nel retroterra storico di Trieste e in particolare



nei «terminal terrestri» in Europa centrale. Come recita il testo, «Cccc è impegnata nello sviluppo di una (nuova) struttura situata a Kosice (Slovacchia). Le parti valuteranno l' opportunità di sviluppare una cooperazione strutturale rispetto a questo specifico progetto». Sul piano della reciprocità, poi, Pechino e Trieste esploreranno collaborazioni «su progetti (es. riguardanti sviluppo immobiliare logistico/industriale) e altre attività localizzate in Cina».

I cinesi e i due moliCccc ha sondato nei mesi scorsi anche la società Tmt, concessionaria del Molo VII, con l' intenzione di ottenere l' affidamento diretto dei lavori di ampliamento della banchina, che arriverà a 970 metri. L' intesa non si è trovata, probabilmente per la difficoltà ad accordarsi sul coinvolgimento asiatico nella gestione del terminal. Resta ora da capire se Cccc deciderà di partecipare alla gara, che sarà bandita ad aprile. Ma il boccone più appetitoso resta la Piattaforma logistica: una banchina e un terminal da 26 ettari, che vedrà la luce entro l' anno per iniziativa di Francesco Parisi e Icop, che ora cercano un partner con cui gestire il terminal e realizzare il Molo VIII, destinato a diventare il colosso del porto. L' interesse di Cmg sulla Piattaforma è stato confermato dal sottosegretario Michele Geraci nella recente visita a Trieste. Parisi è stato a Hong Kong di recente e la trattativa sarebbe prossima alla chiusura, con Cmg interessata a utilizzare il terminal per accogliere una quota dei cento milioni di container movimentati ogni anno. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

La questione dei nuovi investimenti nello scalo giuliano tiene banco anche alla presentazione del convegno sui 300 anni del Porto Franco

La Regione intanto mette i paletti «Nessun bis del Pireo in Grecia»

il focus Lorenzo Degrassi «Non possiamo vendere pezzi di porto, potremo solo dare delle concessioni».

Cerca di rasserenare gli animi, l'assessore alle Autonomie locali del Fvg Pierpaolo Roberti, di chi teme uno sbarco cinese nel porto di Trieste con modalità affini a quanto accaduto recentemente nella penisola ellenica.

«Quello che è successo in Grecia (con l'acquisizione del porto del Pireo da parte dei cinesi, ndr) non potrà accadere a Trieste - continua l'assessore - perché starà a noi essere oculati e vigilare sulle condizioni con le quali i cinesi potranno entrare nel porto di Trieste. Noi accetteremo tutti gli investimenti ma dobbiamo poterli gestire autonomamente». Parole che non ammettono grandi interpretazioni quelle dell'assessore, intervenuto al posto del governatore Fedriga alla presentazione del convegno "Trieste città-porto: 300 anni di Porto Franco", alle quali hanno fatto eco quelle di Antonio Paoletti, presidente della Camera di commercio della Venezia Giulia: «Se i cinesi decideranno di investire sul porto di Trieste lo faranno ottenendo in concessione una fetta di porto in zona Noghère, dove potranno costruire seguendo le nostre leggi, come accade per tutti gli operatori che lavorano in porto».

«Se dovessero arrivare i cinesi con la manipolazione delle merci ci saranno centinaia di posti di lavoro - questa l'opinione del sindaco Roberto Dipiazza - perciò ritengo siano certamente importanti i container ma sia altrettanto importante pensare ai posti di lavoro che un'opportunità come quella di un accordo con la Cina ci può dare».

Il futuro dell'intesa Cina - Trieste sarà certamente uno dei temi cardine del convegno "Trieste città-porto: 300 anni di Porto Franco", un appuntamento che il 18 marzo prossimo animerà il confronto tra istituzioni e imprese sul futuro commerciale e sullo sviluppo del territorio giuliano e non solo. Un evento co-organizzato da Regione, Comune di Trieste, Cciaa Venezia Giulia e Autorità portuale in collaborazione con l'ambasciata austriaca in Italia. Saranno presenti, oltre al presidente del Land carinziano, una sessantina di imprese le quali, in una specie di recruiting day, potranno aprirsi a nuove opportunità di business proprio nel giorno esatto in cui trecento anni fa l'imperatore Carlo VI, padre dell'imperatrice Maria Teresa, istituì il porto franco di Trieste.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

IL DIBATTITO

Gli addetti ai lavori scommettono sul patto «Così si può crescere»

Parisi, vicino alla chiusura con Cmg: «Bisogna distinguere chi intende farsi finanziare e chi è pronto a mettersi in società Questo è un modello sano»

trieste. Il favore degli operatori economici triestini, il sostegno della giunta regionale, le caute aperture di Confindustria, la contrarietà di Forza Italia. E il governo che continua a ribadire che il Memorandum con la Cina sarà firmato come previsto. La Via della seta è diventato il principale argomento di dibattito sulla politica economica italiana.

L'accordo con il Dragone, dopo le aperture di Samer, è ovviamente sposato dalla famiglia Parisi, vicina all'intesa con Cmg sulla Piattaforma logistica. «Dobbiamo puntare su traffici come questi per crescere e creare lavoro», dice Matteo Parisi, secondo cui «bisogna distinguere tra chi intende farsi finanziare progetti dai cinesi e chi è pronto a mettersi in società con i cinesi, cioè siglare intese perché si sostenga un progetto industriale. Questo è un modello sano». Nel caso della Piattaforma, dice l'imprenditore, «ci sono discussioni in corso con diversi soggetti, non solo cinesi. Nel caso di future nuove partecipazioni, altri soggetti saranno benvenuti solo se porteranno valore aggiunto alla società e nuovi volumi». La Commissione europea chiede tuttavia «rispetto delle regole di trasparenza e concorrenza», sottolineando come la Cina sia «un concorrente economico» e «un rivale sistemico». E il segretario di Stato Usa Mike Pompeo parla a sua volta di «accordo opaco: l'Italia vigili con attenzione». Ma il primo ministro Giuseppe Conte tiene il punto: «Il capitolo della Cina non si improvvisa. Il capitolo della Via della seta è stato preparato nei mesi scorsi. Ovviamente noi aderiamo a questo progetto infrastrutturale. Rimangono collocati nella prospettiva europea e atlantica ma ci apriamo una strada nuova».

Dopo il viaggio negli Usa di Giancarlo Giorgetti, il vicepremier Matteo Salvini riflette anche sugli aspetti problematici: «Non abbiamo pregiudizi ma serve prudenza su telecomunicazioni e infrastrutture». Ma il ministro Giovanni Tria tranquillizza: «Nel Memorandum si ribadiscono principi di cooperazione presenti in tutti i documenti europei. Nessuna regola commerciale viene cambiata». Confindustria condivide: «Sì all'accordo con la Cina ma senza strappi con i partner tradizionali come gli Usa e d'intesa con l'Europa».

Il segretario Pd Nicola Zingaretti definisce la situazione «l'ennesimo pasticcio di questa maggioranza». Critica resta Forza Italia, che deposita anche una mozione in Consiglio regionale e che accusa con Antonio Tajani: «Il governo sovranista alza le braccia davanti all'offensiva cinese».

E l'azzurro Franco Dal Mas attacca la Lega: «Basta ambiguità vere o simulate. Inutile e dannoso nascondersi dietro il dito della sicurezza informatica e non vedere la luna del pericolo che si annida nell'accordo con la Cina. Un pericolo concreto perché è bene ricordare che i nostri porti rappresentano le porte del Paese e del continente».

--D.D.A.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

il convegno a roma

Callari: «Oggi l'innovazione informatica cambia la Pa»

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 ieri 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.

Callari ha sottolineato il lavoro della Regione sul tema dell'innovazione digitale portando come esempio il progetto di Sportello unico digitale dei servizi. L'assessore ha rimarcato come la cittadinanza digitale sia ormai diventata 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». Così la conclusione: «In questo contesto emerge 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 dall'autoreferenzialità».

The image shows a page from the newspaper 'Il Piccolo' with the date '13 MARZO 2019'. The main headline is 'Callari: «Oggi l'innovazione informatica cambia la Pa»'. Below the headline is a photograph of Sebastiano Callari. To the right, there is a sub-headline 'E punta sul super candidato Riccardi in lizza per l'Europa'. The article text discusses regional politics, mentioning the 'Settimana dell'Amministrazione aperta' and the 'Sportello unico digitale dei servizi'. There are also smaller articles visible on the page, such as 'E concondotta lo stesso accordo per la privatizzazione di Eni e Eni' and 'Gli sconti benzina dividono le forze politiche in Consiglio'.

Via della Seta, sos Ue: 'Possibili rischi per sicurezza'. Ambasciata Usa: 'Italia analizzi con attenzione gli accordi con la Cina'

Mentre la rappresentanza diplomatica degli Stati Uniti rinnova l' appello ad analizzare con attenzione i particolari dell' intesa, l' Unione europea ha sottolineato i possibili pericoli derivanti da investimenti esteri in determinati settori strategici. Sono già 13, tuttavia, i paesi membri dell' Ue che hanno firmato l' accordo commerciale con Pechino

La preoccupazione dell' Europa , il suggerimento degli Stati Uniti , la 'lettura' cinese dei fatti, le polemiche interne. L' adesione dell' Italia alla nuova Via della Seta continua a far discutere sia dentro che fuori i confini nazionali , nonostante le rassicurazioni e i paletti messi dal governo all' alleanza commerciale con la Cina che tanto ha infastidito sia gli Usa che l' Unione europea . Per Bruxelles , tuttavia, non è una novità che un Paese membro sposi il progetto di Pechino: sono già 13 i Paesi Ue che hanno siglato un memorandum di intesa con la Cina, mentre un altro, oltre all' Italia, lo sta negoziando. Si tratta di Bulgaria , Croazia, Repubblica Ceca , Estonia, Ungheria, Grecia, Lettonia, Lituania, Malta , Polonia, Portogallo, Slovacchia e Slovenia. Lussemburgo è invece in trattativa. In principio, viene spiegato all' agenzia Ansa da fonti dell' Unione europea, non ci sono controindicazioni alla firma di tali documenti , dipende tutto dalla loro sostanza. L' Ue non ha firmato un memorandum d' intesa poiché, hanno fatto sapere gli addetti ai lavori, ci sono già due piattaforme che guidano le sue relazioni con la Cina: la strategia Ue-Cina e quella sulla connettività. Tra gli Stati membri che non hanno siglato il memorandum figurano Francia , Germania e Spagna mentre, secondo fonti europee, ci sono anche Paesi che hanno "rifiutato" di siglare il memorandum con Pechino. La comunicazione sulla revisione dei rapporti con la Cina oggi sul tavolo della Commissione prevede dieci azioni ad ampio raggio, compresa quella dello screening degli investimenti cinesi nell' Ue. Il documento sarà poi in discussione alla riunione dei ministri degli Esteri di lunedì, alla quale è previsto prenda parte anche il ministro degli Esteri cinese. Il dossier sarà anche uno dei piatti forti del vertice dei leader Ue del 21 e 22 marzo, in preparazione del summit Ue-Cina previsto per il 9 aprile . L' allarme Ue: "Possibili rischi da investimenti esteri in settori strategici per la sicurezza" In attesa di questi appuntamenti , l' Unione europea ha messo in guardia gli stati membri sui possibili rischi per la sicurezza Ue derivanti da investimenti esteri, specie nel campo della tecnologia strategica. "Questo è particolarmente rilevante per infrastrutture critiche come il 5G" si legge nella comunicazione della Commissione europea sulla strategia nelle relazioni Ue-Cina, visionata dall' Ansa , mentre è in corso a Strasburgo la riunione dei commissari Ue che deve vararla. Nel testo, come già trapelato, si sottolinea anche che "né l' Ue né alcuno Stato membro può efficacemente raggiungere i suoi obiettivi con la Cina senza piena unità". Tra le dieci raccomandazioni che il testo della Commissione rivolge agli Stati membri, si invita ad "assicurare la piena implementazione del regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti". In particolare per quanto riguarda il 5G si sottolinea che "è necessario un approccio comune " e per questo la Commissione intende presentare una raccomandazione a riguardo dopo il prossimo vertice europeo. Nel testo non si fa menzione diretta del progetto cinese della Via della Seta, né dell' iniziativa italiana di firmare un memorandum d' intesa, ma si sottolinea che la strategia Ue per connettere Europa e Asia "fornisce un quadro chiaro per un impegno sicuro" con i partner e "consente di trovare sinergie con i Paesi terzi , Cina inclusa", per quanto riguarda trasporti, energia e connettività digitale . Katainen: "Stati ricordino le nostre regole" Sulla questione si è espresso ufficialmente il vicepresidente della Commissione Ue Jyrki Katainen , secondo cui il protocollo d' intesa tra Italia e Cina "viene valutato come vengono valutati tutti gli altri protocolli firmati dagli altri stati Ue". Katainen ha poi ricordato che 13 Stati Ue hanno già firmato simili memorandum: "Tutti gli Stati membri che si stanno impegnando in tal senso - ha aggiunto - devono ricordarsi che abbiamo le nostre regole sulla trasparenza e la concorrenza, quindi gli appalti pubblici devono essere aperti a tutti". Il progetto della Via della Seta, ha aggiunto Katainen al termine della riunione dei commissari Ue, "è potenzialmente positivo: può essere buono per avvicinare Paesi asiatici e europei. Il risultato può essere benefico o

no ma dipende da come sarà applicato. Ricordiamo - ha aggiunto - che dobbiamo restare compatti come Ue e anche gli operatori della Via della Seta devono rispettare le regole per la trasparenza e la concorrenza. Se l' iniziativa fornisce finanziamenti - ha concluso Katainen - questo significa che questo credito dovrà essere rimborsato ".

Ministro Tria: "Tempesta in bicchier d' acqua" Nel frattempo, il governo italiano cerca di smorzare le polemiche. Il ministro dell' Economia Giovanni Tria, ad esempio, predica tranquillità: " Si sta facendo credo una gran confusione su questo accordo, che non è un accordo, è un Memorandum of understanding " ha detto il titolare delle Finanze , secondo cui "si ribadiscono i principi di cooperazione economico e commerciali presenti in tutti i documenti europei, nessuna regola commerciale ed economica viene cambiata". A sentire Tria, cambiare le regole commerciali "non sarebbe nelle possibilità italiane visto che è una competenza europea , credo che si stia facendo un po' una tempesta in un bicchier d' acqua . Detto questo - ha aggiunto - credo che bisogna tranquillizzare e tenere conto di alcune preoccupazioni ma credo si sia creata un po' di confusione su questa cosa". Sulla questione è intervenuta anche Confindustria con una nota ufficiale: sì all' accordo con la Cina, ma senza strappi con i partner strategici tradizionali come gli Stati Uniti e, soprattutto, d' intesa con l' Europa. L' obiettivo principale, sottolineano gli industriali , è far crescere le esportazioni italiane in Cina in modo da bilanciare i flussi di merce oggi eccessivamente squilibrati a vantaggio del gigante asiatico. La cautela di Salvini, Di Maio e Conte "Via della seta con la Cina? Non abbiamo pregiudizi, ma molta prudenza " ha sottolineato il leader della Lega, Matteo Salvini , che si è detto favorevole "al sostegno e all' apertura dei mercati per le nostre imprese. Altre però sono le valutazioni, sempre attente, che occorre fare in settori strategici per il nostro Paese come telecomunicazioni e infrastrutture ". Il vicepremier poi ha specificato che l' Italia non diventerà "una colonia. Laddove, e si è visto, la Cina ha effettuato investimenti, ha aperto il suo mercato nel Paese che lo ha ospitato. Pertanto - ha concluso il vicepremier - molta prudenza". Ha parlato di geopolitica, invece, l' altro vice premier: "La Via della Seta non è assolutamente l' occasione per noi per stabilire nuove alleanze a livello mondiale e geopolitico, ma il modo per dire che dobbiamo riequilibrare le esportazioni di più sul nostro lato, un rapporto ora sbilanciato sulla Cina" ha detto Luigi Di Maio , secondo cui "dobbiamo riequilibrare la bilancia commerciale. Il nostro export passa attraverso il dialogo con nuovi paesi ma senza stravolgere i nostri assetti internazionali". Sulla stessa linea d' onda il premier Giuseppe Conte , che ha ribadito la collocazione europea e atlantica dell' Italia: "Ovviamente noi aderiamo a questo progetto infrastrutturale, chiamato con omaggio alla storia italiana Via della Seta " anche se "siamo un Paese inserito nel contesto europeo e rimaniamo collocati nella prospettiva europea ed atlantica, ma ci apriamo una strada nuova". Per il presidente del Consiglio, "la Cina non divide assolutamente il governo" che "quando si muove su questi scenari si muove sempre in modo coordinato e coerente". Poi ha spiegato: "Il capitolo della Cina non si improvvisa dall' oggi al domani, è preparato nei mesi scorsi ma non vi dovete confondere. Da qualche intervista leggete di qualche preoccupazione, ma ho detto anche io che è un capitolo che va affrontato con molta cautela - ha aggiunto - perché noi aderiamo a questo progetto infrastrutturale , ma lo facciamo con tutte le cautele necessarie". Infine la conclusione: "Siamo un paese inserito nell' Ue - ha detto Conte - collocato in una alleanza euroatlantica e chiaramente rimaniamo collocati in questa prospettiva di alleanze . Semplicemente ci apriamo una strada molto interessante dal punto di vista commerciale. Andiamo a sottoscrivere non un accordo vincolante ma un quadro che ci consentirà di aprire una strada molto interessante dal punto di vista commerciale ".

Tajani: "Italia non si svenda alla Cina" Le rassicurazioni del presidente del Consiglio non sono però bastate a tranquillizzare le opposizioni, con Forza Italia che ha scelto di attaccare il governo tramite il suo esponente più importante a livello europeo: "Io difendo la sovranità dell' Italia e dell' Europa , non possiamo accettare di svendere il nostro debito pubblico ad una potenza straniera e mi fa specie che un governo come quello italiano che dice di essere sovranista e di mettere gli italiani innanzitutto sia pronto ad alzare le mani di fronte ad un' offensiva cinese ". A parlare è stato il presidente del Parlamento Ue Antonio Tajani , che conversando con i giornalisti a Strasburgo, ha sottolineato che bisogna valutare "con grande attenzione ciò che sta facendo la Cina . C' è un incremento delle spese militari - ha sottolineato - c' è un' offensiva commerciale a livello globale, noi non possiamo assistere passivi alle iniziative di un Paese non europeo" ha aggiunto Tajani, secondo cui "non possiamo accettare il dumping commerciale , e di svendere le nostre infrastrutture ai cinesi, non possiamo accettare di trasformare i nostri porti in porti cinesi". A sentire l' ex candidato premier di Forza Italia , "un conto sono gli investimenti per favorire la crescita e su questo io sono favorevole, un conto sono gli investimenti per poi poter portare via il nostro saper fare" ha precisato Tajani . "Ho molti sospetti su cosa sta facendo la Cina, non sono favorevole ed il Parlamento europeo da questo punto di vista su molte questioni, per esempio alla cessione di molti porti, alla cessione di tutto ciò che riguarda il 5G a mani cinesi, non sono favorevole ad accettare passivamente tutte le iniziative di questo Paese in Europa ma anche fuori Europa , come Africa e America Latina ". La preoccupazione dell' ambasciata Usa a Roma Le stesse preoccupazioni di Tajani trapelano dall' interno dell' ambasciata statunitense a Roma. Gli Stati Uniti "rimangono preoccupati per l' opacità e la sostenibilità degli accordi che coinvolgono la Belt and Road Initiative (Bri)". E "continuano ad esortare l' Italia ad analizzare con attenzione " eventuali accordi con la Cina dal punto di vista della sostenibilità economica e dell' aderenza a principi condivisi". È quanto ribadiscono fonti dell' ambasciata all' Adnkronos . Non solo. "Persino in economie sviluppate, investimenti diretti dagli Stati possono essere pregiudicati dalla corruzione e possono non dare priorità allo sviluppo economico globale ", è il giudizio delle fonti Usa sui rischi dal punto di vista economico . Ma la preoccupazione principale appare di natura geopolitica , da qui il forte monito al nostro Paese: "Noi continuiamo ad esortare l' Italia ad analizzare con attenzione gli accordi di commercio, investimento ed assistenza - hanno fatto trapelare dall' ambasciata - per assicurare che siano economicamente

sostenibili , operino sotto i principi di libero mercato di apertura e giusto accesso ai mercati e rispettino la sovranità e lo stato di diritto". E di qui l' invito a discutere "le reali sfide che la Bri nella sua forma opaca e asimmetrica presenta o il fatto che la Bri abbracci un set differente di standard e principi ". I giornali cinesi: "Conte ignora gli avvertimenti Usa e scavalca la Farnesina" Interessante notare come i giornali cinesi hanno affrontato la questione. "Il premier Giuseppe Conte ignora gli avvertimenti degli Stati Uniti e spinge per una cooperazione più stretta sul progetto cinese della Via della seta " ha scritto il South China Morning Post , quotidiano di Hong Kong . Conte, ha sottolineato il giornale, citando fonti dell' esecutivo, "ha scavalcato il ministero degli Esteri e si è unito agli euroscettici di destra della sua coalizione di governo, invocando una più stretta cooperazione con l' Iniziativa belt and road ". Secondo il quotidiano, "con una mossa che secondo Washington potrebbe danneggiare l' immagine dell' Italia, il governo Conte avrebbe intenzione di dare alle società cinesi un accesso maggiore al porto di Trieste , uno dei più trafficati della regione, con sbocco sul Mediterraneo, come a un' ulteriore cooperazione tra i fornitori di energia elettrica dei due Paesi". Il " South China Morning Post " ha ricordato quindi che il premier intende partecipare al summit sulla Via della seta in programma a Pechino a fine aprile e che l' Italia sarà il primo tra i Paesi del G7 e primo tra i Paesi fondatori della Ue a firmare un' iniziativa che "gli Stati Uniti e la Ue hanno descritto come un trappola per il debito o un progetto neocoloniale ". A Roma, ha continuato il giornale , "tra quanti hanno promosso migliori rapporti con la Cina c' è il vice premier e ministro per lo Sviluppo economico, Luigi Di Maio ", il cui vice è Michele Geraci , che "ha un ruolo centrale" nel rilancio del rapporto con Pechino. "Sul lato opposto del tavolo - ha continuato il quotidiano di Hong Kong - il ministro degli Esteri Enzo Moavero , che ha visitato Washington a gennaio e ha avuto incontri con il segretario di Stato Mike Pompeo ed il consigliere per la Sicurezza nazionale John Bolton . Il premier si è schierato con il suo vice e ha evitato i consigli del ministro degli Esteri. Anche se si tratta di una sconfitta temporanea per il ministero degli Esteri - ha detto al South China Morning Post una fonte del governo - l' Italia si prepara ad avere un maggiore accesso ai benefici che saranno generati dalla Via della seta dimostrando amicizia prima degli altri". Il ministero degli Esteri, a detta del giornale, non ha replicato alla richiesta di un commento .

La Nuova Sardegna

Trieste

il caso

Trieste guarda verso Oriente «Sì agli investimenti cinesi»

TRIESTE | Il monito di Washington preoccupa ma la fibrillazione in città per l'eventuale prossimo arrivo dei cinesi è palpabile, tale da superare il punto di non ritorno.

D'altronde, l'**Autorità portuale** guidata da Zeno D'Agostino da anni è impegnata in una riorganizzazione amministrativa e logistica dello scalo e in una sua «blindatura» perché gli investitori che dovessero arrivare - asiatici, americani o africani - trovino un perimetro giuridico entro il quale agire. «È falso dire che svendiamo l'Italia o il porto di Trieste ai cinesi», ammoniva pochi giorni fa D'Agostino. Ora gli ha fatto eco il potente assessore regionale leghista alla Sicurezza e Autonomie locali Pierpaolo Roberti che ha puntualizzato: «Diversamente da quanto succede in altri Stati, non possiamo vendere pezzi di porto, possiamo dare concessioni. Quindi quello che è successo alla Grecia con il Pireo non può accadere nel porto di Trieste. Dopodiché dobbiamo vigilare: accettiamo tutti gli investimenti, ma dobbiamo poterli gestire noi». Anche sul Pireo, così spesso tirato in ballo come esempio negativo dell'atteggiamento da padrone di Pechino, c'è da obiettare. Matteo Parisi, della omonima storica casa di spedizioni, ricorda che da quando lì è arrivato il colosso cinese Cosco «in quello scalo lavorano duemila greci che prima erano disoccupati».

10 Attualità LA NUOVA SARDEGNA 13 MARZO 2019

LA VIA DELLA SETA

Cina, monito dell'Europa «Dobbiamo essere uniti»

Il ministro dell'Economia Tria: «Si tratta di una tempesta in un bicchiere d'acqua». Salvini il Qualifier: «Tutelare l'interesse nazionale». Tajani su l'Italia non si sventa»

LA NUOVA "VIA DELLA SETA"

IL CASO
Trieste: guarda verso Oriente «Sì agli investimenti cinesi»

Pechino punta su Londra e Berlino
Nel piccolo Lussemburgo il picco di investimenti, il doppio rispetto all'Italia

Trieste: 300 anni di Porto Franco

Massimo Belli

TRIESTE Il Porto Franco di Trieste, nel suo 300esimo anniversario, vive oggi una seconda giovinezza: la sua centralità lungo le nuove direttrici di sviluppo commerciale pone infatti l'intero Friuli Venezia Giulia di fronte a una sfida epocale cui le istituzioni devono guardare con responsabilità e fiducia. Lo ha dichiarato l'assessore Pierpaolo Roberti, intervenendo stamane in rappresentanza del governatore Fedriga alla conferenza stampa di presentazione del convegno Trieste città-porto: 300 anni di Porto Franco: un appuntamento che, il 18 Marzo prossimo, animerà il confronto tra istituzioni e imprese su futuro commerciale e sviluppo del territorio. Protagonisti dell'evento, assieme alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, saranno l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, il Comune di Trieste, la Camera di Commercio della Venezia Giulia, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il viceministro Edoardo Rixi, il Land della Carinzia con il governatore Peter Kaiser e numerosi operatori economici italiani ed esteri. I lavori prenderanno il via la mattina al Ridotto del Verdi, con i saluti delle autorità e gli interventi dei relatori, per poi svilupparsi nel pomeriggio in Camera di Commercio, dove avranno spazio gli incontri b2b. Se Trieste, grazie al proprio Porto Franco, si trova oggi sulle labbra dei presidenti di Stati Uniti e Cina e sui principali organi di informazione mondiali ha spiegato Roberti significa che ci troviamo di fronte a una svolta epocale non solo per la città ma per tutto il Friuli Venezia Giulia e, ancor di più, per l'intero bacino di riferimento del nostro sistema economico e logistico. Cogliere l'opportunità diventa dunque imprescindibile secondo l'assessore regionale per riportare il Friuli Venezia Giulia al centro di dinamiche di sviluppo su scala globale, come già accadde quando Carlo VI, tre secoli or sono, ebbe l'intuizione di riconoscere a Trieste la patente di Porto Franco. Ecco perché ha concluso Roberti il 18 Marzo non ci incontreremo solo per festeggiare un'importante ricorrenza, ma per dare ossigeno all'operatività di quell'istituto di eredità asburgica che ieri ha contribuito a trasformare un piccolo villaggio in snodo emporiale dell'Impero e che domani potrà portare la regione al centro delle nuove rotte commerciali che segneranno il futuro dell'economia mondiale.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline is 'Trieste: 300 anni di Porto Franco' with a sub-headline 'Fvg snodo su nuove rotte internazionali'. Below the headline is a photo of three men in suits sitting on a bench. To the right of the photo is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. Below the photo is a text snippet: 'TRIESTE - "Il Porto Franco di Trieste, nel suo 300esimo anniversario, vive oggi una seconda giovinezza: la sua centralità lungo le nuove direttrici di sviluppo commerciale pone infatti l'intero Friuli Venezia Giulia di fronte a una sfida epocale cui le istituzioni devono guardare con responsabilità e fiducia". Lo ha dichiarato l'assessore Pierpaolo Roberti, intervenendo stamane in rappresentanza del governatore Fedriga alla conferenza stampa di presentazione del convegno "Trieste città-porto: 300 anni di Porto Franco", un appuntamento che, il 18 Marzo prossimo, animerà il confronto tra istituzioni e imprese su futuro commerciale e sviluppo del territorio.' Below the text is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button. On the right side of the page, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the form is a section titled 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with several video thumbnails and titles, such as 'Primo incontro di Verna con Rossi e Tarzia', 'Mattoli alle celebrazioni dei 60 anni del Cnel', 'Incentivi.gov.it: il nuovo portale per le aziende', 'Offshore mediterranean conference dal 27 al 29 Marzo a Ravenna', and 'Fincantieri: le liste dei candidati alla carica di amministratore'.

Passerella per le super-telecamere che guidano le volanti della Polizia

SICUREZZA MESTRE Non sarà una sfilata come tante altre, ma la presentazione di un sistema che affianca la tecnologia alle Volanti della Polizia.

Questa mattina, alle 11 in piazza Ferretto, arriveranno infatti le prime auto attrezzate con il Sistema Mercurio, le super-telecamere che saranno connesse con la sala operativa ed operative in terraferma (ma anche a Portogruaro e a Jesolo) e installate pure sulle Volanti lagunari.

Una novità quasi assoluta in tutto il Nord Italia (a Treviso è in funzione dall'estate scorsa in via sperimentale), tanto che in piazza ci saranno, tra gli altri, il Governatore Luca Zaia, il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto, il questore (appena nominato prefetto) Danilo Gagliardi e il sindaco Luigi Brugnaro. «Questa telecamera sarà installata a bordo di quattro pattuglie in terraferma e di un paio di Volanti lagunari - aveva spiegato Gagliardi nell'incontro con la stampa a fine 2018 -, grazie al contributo che abbiamo avuto da Regione, Città Metropolitana, Comune di Venezia, **Autorità Portuale**, Confcommercio e dalla Federazione dei tabaccaia, più le altre due attrezzate grazie ai Comuni di Portogruaro e Jesolo. Oltre a controllare le targhe, sarà fondamentale per gli operatori impegnati negli inseguimenti che verranno liberati dal fornire le indicazioni su tutti gli spostamenti, perché questi saranno visti e monitorati in diretta dalla centrale operativa che fornirà quindi le direttive alle altre pattuglie». Non solo, perché con i tablet in dotazione agli agenti, le relazioni di servizio potranno essere fatte in strada senza dover tornare in ufficio, con i dirigenti della Polizia che potranno anche seguire in tempo reale cosa sta accadendo dal loro smartphone.

Questa mattina, quindi, ci sarà la prima prova su strada del Sistema Mercurio, anche con un collegamento in diretta da una Volante lagunare che opererà in laguna e che trasmetterà le immagini in piazza Ferretto. Saranno presenti anche il Presidente dell'**Autorità portuale** Pino Musolino, Carlo Zanin per la Camera di commercio, il presidente della Confcommercio di Venezia Roberto Magliocco e la presidente provinciale della Federazione italiana tabaccaia Maria Bonaldo.

(f.fen.)
© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Venezia: modificato all'unanimità il Pot

VENEZIA Nel corso della riunione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale di mercoledì 27 febbraio è stata approvata all'unanimità la prima revisione del Piano Operativo Triennale 2018 2020 che conferma le strategie finalizzate a promuovere la crescita e lo sviluppo del sistema portuale dei porti di Venezia e Chioggia, in coerenza sia con gli strumenti di indirizzo sovraordinati, sia con la pianificazione territoriale. Sotto un profilo più generale, nel corso del 2018 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha avviato numerose azioni con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità nautica, l'accessibilità ferroviaria, l'accessibilità stradale e quella digitale. Allo stesso tempo sono state portate avanti iniziative atte a migliorare la sostenibilità ambientale delle attività portuali al fine di garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile del sistema portuale di Venezia e Chioggia. Più in particolare, dalla prima revisione del Piano Operativo Triennale, emerge che, nel corso del 2018, l'Ente è stato impegnato nella fase di gestione ed attuazione dei progetti europei in corso e nella fase di avvio di nuovi progetti approvati nell'ambito della programmazione Europea 2014-2020, per un totale di contributi gestiti pari ad oltre 34 milioni. Sotto il profilo dell'accessibilità nautica, sono stati avviati i lavori di escavo del Canale Malamocco Marghera per garantirne la navigabilità e sono stati adottati ausili immateriali e digitali per favorire la sicurezza e l'operatività della navigazione. Altrettanta attenzione è stata riservata all'accessibilità ferroviaria e all'accessibilità stradale, sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo. Particolare rilievo assume poi l'approvazione da parte della Regione del Veneto, in via definitiva, del progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale relativo all'arretramento della banchina del Canale Industriale Ovest in corrispondenza dell'area di Montesyndial. L'arretramento di 35 m dell'attuale sponda è contestuale alla realizzazione di una nuova banchina. L'intervento è volto a garantire la piena accessibilità nautica del Canale Industriale Ovest, consentendo il transito in sicurezza alle navi che devono raggiungere le aree più interne del canale stesso anche in presenza di navi ormeggiate in banchina Liguria e banchina Emilia, nonché sulla sponda dell'area Montesyndial. È stata infine approvata all'unanimità, l'attività svolta per lo sviluppo del progetto per la realizzazione di un terminal costiero di stoccaggio di LNG nel canale Sud (l'investimento complessivo è stimato in circa 105 milioni di euro ed ha ottenuto un importante co-finanziamento europeo nell'ambito della programmazione CEF pari a c.a. 18,5 milioni di euro). Infine, nel corso della seduta, sono stati espressi pareri positivi da tutti i membri del Comitato di gestione relativamente all'esito dei lavori della Commissione Consultiva di Venezia e della Commissione Consultiva di Chioggia sul rilascio delle autorizzazioni per la fornitura di servizi specialistici, complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali, per l'anno 2019 nei rispettivi porti.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Camalli verso lo sciopero, a rischio lo stipendio di marzo

Simone Gallotti Il fronte del porto si scalda. La vertenza sugli stipendi dei mille camalli che lavorano a Genova, rischia di sfuggire di mano: ieri dopo l'incontro lampo tra sindacati, delegati della Culmv e Authority, è stato deciso uno sciopero che venerdì rischia di bloccare le banchine di Genova. I lavoratori sono sul piede di guerra perché a rischio ci sono le buste paga di marzo: «Mancano i soldi e noi il 20 di questo mese dobbiamo pagare gli stipendi». Il console Antonio Benvenuti è impegnato a tessere la tela per arrivare a tap pareil buco, prima che scoppi la rivolta: «C'è un confronto con il Vte che dovrebbe chiudersi nelle prossime ore, ma mancano altre garanzie».

Una parte dei soldi per pagare gli stipendi arriverà dal principale terminal di Genova, sempre che la trattativa vada in porto. «Mancano però ancora i soldi della formazione e quelli dell'emergenza-ponte». Sono ritardi che sindacati e Culmv imputano all'Authority: «Non solo: gli altri terminalisti devono corrispondere gli adeguamenti tariffari per il 2018 ed è necessario che l'Autorità portuale convochi gli operatori attorno ad un tavolo per trovare una soluzione».

Ieri Cgil Cisl e Uil si sono allontanati dal confronto a Palazzo San Giorgio dopo poco meno di dieci minuti: «Servono certezze, basta parole» hanno detto i sindacati. «Lo sciopero verrà ritirato solo dopo aver ottenuto risposte e garanzie». Sul piatto c'è anche la mancata convocazione «del tavolo sull'organico porto», il secondo tempo della riunione che serve per definire il numero dei lavoratori sulle banchine genovesi, sia per i terminalisti che per la Culmv. L'aspetto principale rimane comunque quello del bilancio dei camalli: senza gli indennizzi calcolati per l'emergenza ponte e senza i soldi dell'adeguamento delle tariffe che va contrattato con i terminalisti, «il mese prossimo saremo in una situazione simile» spiega Benvenuti.

LA VERTENZA SUI TRAGHETTI Il clima è incandescente anche per il conflitto tra sindacati e la compagnia dei traghetti Gnv. Lo scontro è sull'autoproduzione, la possibilità cioè per i marittimi a bordo delle navi di svolgere alcune mansioni di competenza dei lavoratori dei terminal e della Culmv. A Napoli, altro hub della compagnia, i sindacati hanno indetto uno sciopero, lamentando anche una «assoluta indisponibilità al confronto del governo e l'arroganza dirigenziale manifestata da alcune Autorità di Sistema Portuale». Anche a Genova, città che ospita la sede di Gnv, compagnia che fa parte della galassia di Msc, ci sarà una protesta in contemporanea con lo sciopero di Napoli. «Abbiamo organizzato un presidio con i lavoratori sotto la sede della compagnia, ai piedi della torre di Msc» spiegano Cgil, Cisl e Uil.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Concessioni, nessun blocco ma servono chiarimenti»

Alberto Quarati «Non penso che le norme contenute nella legge di Bilancio, e tantomeno la relativa circolare interpretativa della Regione Liguria, possano in alcun modo bloccare i porti, anche se sono d' accordo riguardo alla necessità di un intervento normativo che chiarisca la situazione, per evitare possibili equivoci».

L' assessore alla Pianificazione territoriale Marco Scajola difende l' operato dei suoi uffici, che il mese scorso hanno diramato una circolare che, declinando l' intervento del governo a favore dei balneari che estende automaticamente di 15 anni le concessioni demaniali marittime, mette sotto lo stesso cappello (come del resto la stessa legge del governo) le spiagge con gli ombrelloni e le banchine portuali.

Una mossa che ha fatto drizzare le antenne ad Autorità portuali e terminalisti, che hanno visto in queste due norme nuove armi all' attivo del già nutrito arsenale al quale concessionari grandi e piccoli possono attingere nelle guerre portuali per strapparsi l'un l'altro preziosi pezzi di aree produttive a colpi di ricorsi al Tar (o esposti in Procura). Non solo: siccome la circolare della Regione fa riferimento anche a una possibile sospensiva del rilascio delle concessioni su aree non ancora assegnate, negli ambienti legali si è cominciato a ipotizzare il blocco di importanti riqualificazioni come l'Hennebique a Genova o il Waterfront della Spezia. «Assolutamente no - replica Scajola, a Cannes con il sindaco di Genova, Giuseppe Bucci, e il governatore Giovanni Toti, proprio per presentare a potenziali investitori la riqualificazione del mega-rudere che occupa l'area del porto storico genovese -. La circolare ci è stata richiesta dai territori, e serve per dare sostanza al dettato della legge di Bilancio, che evidentemente fa riferimento all'estensione delle concessioni dei balneari: una battaglia che politicamente appoggio e per la quale anch'io ho combattuto .I nostri tecnici, che garantisco sono assolutamente qualificati, non potevano nella loro circolare inserire riferimenti normativi non presenti nella legge del governo». Riferimenti che in sostanza avrebbero dovuto chiarire più espressamente che si parla di spiagge e non di terminal portuali: «La scorsa settimana ho parlato con il ministro del Turismo, Gian Marco Centinaio, chiedendogli appunto di intervenire con una norma chiarificatrice. Ho letto nei giorni scorsi che sia i terminalisti, sia i presidenti delle Autorità di sistema portuale chiedono la stessa cosa al ministero: sono assolutamente d'accordo su questa impostazione. Aggiungo ancora due cose - prosegue Scajola -la prima è una considerazione, e cioè che la legge di Bilancio è in vigore dal 1 gennaio: siamo a marzo e non mi risulta che nei porti si sia bloccato alcunché. La seconda è che la nostra circolare è stata presa a riferimento da numerose Regioni italiane, per esempio la Campania, proprio per la chiarezza della sua impostazione. Comunque dopo la legge di Bilancio, tutte le Regioni si stanno muovendo con documenti di questo tipo, proprio per la necessità di trasferire nella maniera migliore le finalità espresse dal governo in questo preciso ambito»

Il lavoro

Porto, i camalli tornano a scioperare

MASSIMO MINELLA

La Compagnia Unica torna a scioperare a dieci anni dall' ultima protesta. Se si escludono le iniziative nazionali, allora bisogna rimettere indietro le lancette del tempo al 2009, quando in Prefettura si discuteva della proroga per la gara sull' organizzazione del lavoro.

Da allora un confronto aperto e anche acceso con l' authority e i terminalisti, ma mai uno stop.

Se ora si arriva a questo è segno che qualcosa non funziona per davvero e sarà opportuno risolverlo in tempi brevi. Sulla carta c' è ancora tempo per scongiurare la protesta che scatterà venerdì mattina. Ma i sindacati hanno posto tre condizioni che riguardano il riconoscimento economico e l' apertura di due tavoli.

continua a pagina VI Si inasprisce la tensione sui moli. I sindacati: "Tre condizioni per sospen

dere la protesta". Allarme autoproduzione segue dalla prima di cronaca E la protesta della Compagnia si unisce alle tesi sul tema dell' autoproduzione. Due partite delicatissime che rischiano di incrinare quella pace sociale che da oltre vent' anni consente a imprese e lavoro di far crescere i traffici. I continui rinvii sull' applicazione del piano già consegnato da mesi da parte dei portuali e il moltiplicarsi di episodi in cui gli armatori scelgono di ricorrere al proprio personale invece di rivolgersi alla Compagnia sono alla base di questa tensione latente che troverà sfogo venerdì. A meno che, appunto, non si riesca a risolvere tutto quanto prima

o, meglio, rispondere concretamente alle richieste avanzate ieri dai sindacati. «Abbiamo accettato di presentare entro i termini fissati il piano che ci era stato richiesto e che avrebbe dovuto porre fine a questa situazione inaccettabile di interventi- tampone - spiega il console della Culmv Antonio Benvenuti - Ora poniamo questioni precise e chiediamo risposte adeguate. Altrim

enti ci fermiamo». Molto netto, al proposito, il documento firmato dalle segreterie di Filt- Cgil, Fit- Cisl e Uiltrasporti di Genova insieme ai delegati che hanno indetto lo sciopero di venerdì. C' è però ancora un margine di trattativa, si diceva prima, per scongiurare una protesta che manca da dieci anni sulle banchine. Le segreterie, infatti, spiegano nel loro documento che lo sciopero verrà ritirato solo dopo aver ottenuto tre risposte precise: «Sicurezza sul pagamento del prossimo stipendio; seconda convocazione del tavolo sull' organico porto per entrare nel merito delle questioni affrontate nell' incontro scorso: convocazione di un tavolo con tutti i soggetti interessati per garantire alla Culmv la continuità aziendale, quindi la chiusura dell'

esercizio scorso». Proprio il dilatarsi dei tempi rischia infatti di creare problemi contabili per la chiusura dell' esercizio e, nell' immediato, di pregiudicare il pagamento degli stipendi di marzo. Il console Antonio Benvenuti, al tavolo della trattativa con l' autorità portuale la scorsa settimana, aveva ribadito come inderogabile la data del 20 marzo, appunto il giorno del pagamento degli stipendi. Ma la nota firma da Poggi e Ascheri per la Filt, Traverso e Rossi per la Fit e Gulli e Falvo per la Uiltrasporti, al di là dei contenuti specifici, apre anche una riflessione sull' organizzazione del lavoro e su un modello che è opportuno ribadire in tutti i suoi elementi- cardine. La flessibilità assoluta che si chiede alla Culmv, figlia di una formazione professionale continua e la specializzazione necessaria per operare in tutti i segmenti dell' attività non possono pregiudicare dal riconoscimento degli accordi economici e delle prestazioni già fornite. E sono ancora i sindacati, in un altro documento, ad aprire un nuovo fronte, in contemporanea con la manifestazione proclamata a Napoli «per protestare contro la richiesta di Gnv di fare autoproduzione in quel porto », organizzando un presidio sotto la sed

e di Gnv a Genova. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il reportage

Voltri, cinque mesi dopo spiaggia ancora devastata "Fossimo stati a Nervi..."

Abitanti tra amarezza e rabbia: "A levante si sono dati subito da fare ma qui..." Per ripristinare la passeggiata il Comune è vincolato all' Autorità Portuale

MASSIMILIANO SALVO

A Voltri, in passeggiata, i passanti ripetono quasi tutti lo stesso gesto. Si avvicinano alle transenne, poggiano le mani sulle grate - come prigionieri in cella - e guardano oltre. Eppure, da mesi, lo spettacolo è sempre lo stesso: un groviglio di travi di legno divelte. «Qui a Voltri non avevamo altro», dice Ivana Pizzorno, pensionata di una cartiera di Fabbriche. A metà mattina è seduta su una panchina di fronte alla spiaggia. «Il lungomare era l'unico punto dove passeggiare tranquilli. Per noi voltresi è come essere senza una gamba». Il signor Francesco Battaglia, ponteggiatore in pensione del Cep, al posto della malinconia sceglie invece la rabbia. «Possibile che qui dobbiamo essere abbandonati? A Nervi dopo la mareggiata sono intervenuti subito. A Rapallo pure. Qui a Voltri invece è rimasto tutto uguale. Non è giusto».

A quattro mesi e mezzo dalla mareggiata che ha flagellato la costa ligure, Voltri fa i conti con l'insofferenza dei suoi abitanti per la passeggiata Roberto Bruzzone che versa ancora in condizioni disperate. Le transenne per bloccare l'accesso sono ovunque: a ponente, a levante, nella zona di piazza Odicini.

«Quando ritornerà come prima?», è la domanda che si chiedono tutti: i commercianti del centro, i passanti, i nonni, i lavoratori in pausa pranzo. E' ancora più in ansia Nino Rugolo, che gestisce il bar Fuori Rotta insieme al nipote Giuseppe Anastasi. «Abbiamo perso mesi di lavoro», dicono sconsolati. Il loro bar è di nuovo attivo dal 21 febbraio, quando quei cento metri di passeggiata non pericolante su cui si affaccia sono stati riaperti per consentire l'utilizzo delle uscite di emergenza di alcuni edifici sportivi. «In questa zona di inverno non c'è mai stata molta gente, ma da maggio a ottobre è essenziale riuscire a lavorare. Quest'estate riusciremo a farlo?».

Nelle istituzioni nessuno risponde con certezza, anche per l'intreccio di competenze che implica la ristrutturazione di una passeggiata distrutta. Il presidente del municipio VII Claudio Chiarotti si innervosisce solo ad affrontare l'argomento. «Non sappiamo nemmeno quale sia la conta dei danni. Di sicuro dobbiamo garantire la chiusura del lungomare con le transenne». L'assessore regionale alla protezione civile Giacomo Giampedrone assicura che «entro metà aprile» il Comune avrà a disposizione le risorse per cominciare i lavori: si tratta di un milione e mezzo di euro che la Regione riceverà dal Governo per lo stato di emergenza proclamato lo scorso autunno. «Il 70 per cento della passeggiata sarà rimesso a posto da Aster perché i danni sono alla pavimentazione, quindi riparabili facilmente e con velocità», assicura l'assessore ai lavori pubblici Paolo Fanghella, che ha escluso il rifacimento totale dell'opera per non lasciare i voltresi due anni senza passeggiata e si dice sicuro che Aster è in condizione di aprire i cantieri da un giorno all'altro. Sul perché questo non sia ancora accaduto, spiega: «Trattandosi di zona demaniale dobbiamo aspettare l'autorizzazione dell'Autorità portuale».

Sui tempi di conclusione dei lavori quindi non si sbilancia. «La maggior parte richiederà due mesi. Entro l'estate la passeggiata potrebbe essere riaperta in parte». Fanghella assicura comunque che i soldi non mancano, nemmeno per riparare il restante 30 per cento di passeggiata danneggiato strutturalmente: è il caso del tratto di cemento sprofondato davanti al bar Fuori Rotta e della propaggine più a ponente. Nel pacchetto di lavori del Comune ci sarà anche la creazione di una scogliera attigua alla passeggiata, onde evitare che questa venga di nuovo distrutta da una nuova mareggiata. Per lo stesso motivo alla foce del torrente Leira verrà costruito il cosiddetto "pennello" a difesa del litorale: è un progetto previsto dalla valutazione di impatto ambientale dello scolmatore del Bisagno a carico di Autorità portuale, per cui serviranno almeno sette mesi per la validazione, l'avvio della gara e il termine dei lavori. La settimana prossima intanto comincerà il ripascimento della spiaggia di Voltri. Marco Pesce, vicepresidente dell'



associazione Utri Mare che è co- concessionaria insieme al Comune della passeggiata, è comunque preoccupato. « Maggio e la stagione balneare sono vicini. La spiaggia, come ogni anno, sarà invasa di bagnanti. Impedire l' accesso a una passeggiata pericolante sarà un problema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervento La sfida dei trasporti

Via della Seta ecco chi rema contro

MAURIZIO MARESCA *

Per capire le problematiche poste dalla Belt and Road (BRI) con specifico riguardo agli accordi di Genova e Trieste occorre partire dalle differenze di fondo che si profilano fra l' Unione Europea e l' Italia stessa con riguardo specifico alla materia degli investimenti stranieri e in genere al governo dell' economia.

A prescindere dal merito del problema del governo degli investimenti stranieri (se si sia favorevoli o contrari ad una cooperazione con la Cina) è evidente la distanza fra l' Unione Europea (e con essa il mondo occidentale) ed il nostro Paese e quindi fra l' orientamento presente e futuro dell' Unione. Un futuro apparentemente condiviso da pressoché tutti i paesi membri, in virtù del quale si centralizza in capo alla Commissione europea il controllo degli investimenti stranieri che abbiano una dimensione strategica per assicurare l' unità della politica commerciale estera dell' Unione sulla base di un Regolamento di recente approvazione (con il voto contrario dell' Italia) che come tale produce effetti diretti anche malgrado le previsioni del singolo Stato membro. Per contro emerge l' orientamento della Repubblica italiana che rivendica la libertà di valutare gli investimenti stranieri, non solo in funzione del governo dell' economia, ma anche per traguardare alleanze e politiche internazionali.

Così uno dei grandi temi della prossima Unione Europea sarà proprio questo: l' Unione agisce unita per dare luogo a campioni europei, regolare gli investimenti stranieri e stipulare le alleanze internazionali oppure è garantita la libertà dei singoli stati membri di stipulare alleanze divergenti e di perseguire politiche di commercio internazionale autonome? Un tema che si incrocia con quelli, molto dirompenti, del ruolo dell' impresa pubblica (tradizionalmente considerata una eccezione dalla Ue), della concorrenza e dei suoi limiti (concentrazioni e aiuti di stato), del mercato interno (le gare per accedere al mercato, ai diritti esclusivi ed alle concessioni), di un sistema di reti di infrastrutture governato dal centro e non dai singoli paesi membri per garantire la coesione e la libera circolazione e della certezza giuridica che impedisce qualsivoglia modifica autoritativa ai contratti in vigore. In breve si tratta di una divergenza fra i paesi che riconoscono la competenza esclusiva dell' Unione nel governo dell' economia, e anzi ritengono di doverla rafforzare, e quanti assegnano all' Unione un ruolo sussidiario persino nelle materie tradizionalmente di sua competenza esclusiva.

Il progetto del Presidente Macron, con il suo documento sul futuro dell' Europa, al quale ha replicato in termini del tutto positivi il nuovo leader della CduAnnegret Kramp-Karrenbauer, è proprio nella prima direzione configurando addirittura una alleanza più stretta fra i Paesi che accettano una maggiore integrazione e quindi una maggiore devoluzione all' Unione delle competenze in materia di governo dell' economia, di politica commerciale comune e di Single Market. E quindi delle competenze sugli investimenti stranieri. È comunque un grande tema quello che si porrà alla fine del 2019 quando gli Stati Membri con voto positivo del parlamento dovranno dare luogo alla nuova Commissione.

La posizione della Ue sul governo degli investimenti stranieri è condivisa dagli Stati Uniti. Anzi gli Usa sviluppano una loro linea di merito che escluderebbe qualsiasi collaborazione con la Cina che abbia ad oggetto intese strategiche. Contro qualsivoglia intesa con la Cina è schierata anche l' industria del trasporto e della logistica internazionale (presente ed operativa a Genova e Trieste).

Quanto alle intese che dovrebbero riguardare Genova e Trieste, i relativi testi (certo quello dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e di CCCC - una partnership societaria molto simile a quella in materia di ricerca fra Tsinghua University e Politecnico di Milano - ma anche quello di Trieste) non configurano alcun investimento cinese ma solo procedure e forme di cooperazione in sé del tutto prive di effetto diretto. Il futuro dei traffici nei corridoi del Nord Italia non dipenderebbe quindi direttamente da questi accordi.

Lo stesso MoU Italia-Cina non fa altro che individuare forme di collaborazione che dovranno essere attuate nel



rispetto del diritto applicabile al governo del mercato e agli investimenti stranieri, ovvero la collaborazione fra imprese di stato.

Certo, è difficile negare, sulla base del diritto dell' Unione europea e del diritto del commercio internazionale, il diritto delle imprese "cinesi" di partecipare al mercato in condizioni di parità con i concorrenti solo perché "pubbliche" a meno che non si provi che abusano di una posizione dominante o della presenza/influenza nella gestione dello Stato. Anche perché molti Paesi, inclusa l' Italia, usano sempre più spesso strumenti societari per perseguire finalità di amministrazione pubblica o di impresa. Ed infatti, ad esempio, Cosco è entrata nel capitale di varie imprese e ha assunto il controllo ad esempio di Vado Ligure mentre altre imprese orientali (Evergreen, Psa, Qatar Airways, DB Port ecc.) operano con successo nel mercato.

Alla luce di quanto sopra non può non rilevarsi come l' incidenza del processo Belt and Road verso l' Italia sia allo stato trascurabile.

Non si vede un solo progetto strategico, con esclusione forse di Vado (che nasce tuttavia decontestualizzato da BRI e che, per le sue dimensioni, forse neppure può essere ritenuto strategico). Perché tale processo funzioni, nel caso si tratti di gestione di infrastrutture strategiche (e non di collaborazione in funzione di meri appalti di costruzione a fronte di un corrispettivo - come prevede il contratto genovese-) per escludere il freno agli investimenti stranieri operato dalle norme protettive occorre promuovere la cooperazione fra imprese nazionali e cinesi in grado di perseguire le strategie del Paese e quindi l' interesse nazionale.

* avvocato e docente © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Certificato marittimi, Mit contro il Tar

Il ministero teme di tornare nel mirino Emsa per inadempimento delle convenzioni internazionali

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Capitaneria di porto di Genova difenderanno di fronte al Consiglio di Stato il decreto ministeriale 1/3/2016, bestia nera di molti marittimi italiani. Il d.m., assieme a quella che viene considerata a torto o a ragione la sua ideatrice, la funzionaria del Mit Stefania Moltoni, sono stati fra i principali bersagli della manifestazione che il 15 novembre 2016 portò in piazza a Roma circa duecento marittimi italiani, evento raro per il settore. L'8 maggio 2018 una sentenza del Tar Liguria ha dato indirettamente ragione a quei marittimi, stabilendo che l'interpretazione dell'articolo 7 del decreto data dalla Capitaneria di porto di Genova (che in realtà è quella data dallo stesso ministero che lo ha emanato) era errata. La sentenza del Tar è arrivata su ricorso di un comandante, difeso dagli avvocati Alfredo Medina e Silvia D'Arrigo, a cui la Capitaneria genovese aveva rigettato la richiesta di rinnovo del certificato di competenza, necessario per navigare e quindi per lavorare. Il giudice amministrativo genovese ha annullato il rigetto e consentito al comandante di ottenere un certificato provvisorio che gli consente di lavorare. Di fronte a questa decisione, una contromossa del Mit era attesa, visto che su questo decreto gioca gran parte della propria credibilità l'attuale dirigenza ministeriale della Divisione per il personale della navigazione marittima e interna. E in effetti a fine 2018 è stato dato mandato all'Avvocatura dello Stato perché presentasse ai giudici di Palazzo Spada il ricorso contro la sentenza del Tar. «L'appello nota Medina è stato notificato senza presentare nuovi argomenti rispetto al Tar». No comment sulla vicenda arriva dalla Capitaneria di porto di Genova. La richiesta all'Avvocatura di Stato di presentare ricorso è per altro partita dal ministero delle Infrastrutture, direttamente da Roma. Secondo fonti vicine al dossier, a Roma la sentenza del Tar è ritenuta «non accettabile». Il Mit teme infatti che la bocciatura del decreto ministeriale possa riportare l'Italia in una condizione di inadempienza rispetto alle norme internazionali. In passato l'Emsa, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, aveva mosso rilievi all'Italia per la mancanza di una normativa nazionale che accogliesse le ultime convenzioni internazionali in tema di titoli professionali marittimi. Secondo il Mit, l'Emsa avrebbe accettato il d.m. del 2016 come soluzione dei rilievi che erano stati mossi. La sentenza del Tar che boccia l'articolo 7 di quel decreto, che riguarda i requisiti richiesti dall'Italia per ottenere il rinnovo del certificato, potrebbe quindi spingere l'Agenzia europea a riaprire il caso. La sentenza del Tar interviene su un punto specifico del decreto, su cui si basa il rigetto della Capitaneria: se cioè il requisito di 30 mesi di attività alternativa alla navigazione mercantile da svolgere nel corso di 5 anni debba essere inteso o meno in senso continuativo. Ma il punto dolente che lamentano i marittimi è che in Italia, a differenza di altri paesi, se i requisiti non vengono rispettati occorre ripetere l'esame, con annessi corsi obbligatori del costo di alcune migliaia di euro. E' quanto viene ripetuto ancora («senza mostrare consapevolezza di quanto incida questo sui marittimi», nota Medina) nell'appello al Consiglio di Stato: «Il decreto ministeriale consente il rinnovo del certificato anche nel caso in cui il lavoratore non abbia effettuato alcun periodo di imbarco, superando l'apposito esame per la dimostrazione del mantenimento delle competenze». All'estero, in caso di mancanza dei requisiti, è sufficiente seguire corsi di riallineamento che non obbligano il marittimo a ricominciare da zero la propria formazione. Nella sua pronuncia, il giudice amministrativo aveva scritto che «il complesso quadro normativo richiamato induce a ritenere che il periodo di navigazione di 30 mesi richiesto dal decreto ministeriale non vada inteso in senso continuativo, seppur con specifico ed esclusivo riferimento ai periodi di servizio svolti su navi da diporto». E aggiungeva che «non deve indurre in errore la circostanza che il codice Stcw parli di competenza professionale continua» e notava inoltre che «costituisce fatto notorio che la navigazione su tale tipologia di imbarcazioni si caratterizza per una frequente variabilità dell'impiego» il che «renderebbe pressoché impossibile, o comunque molto complesso, lo svolgimento del servizio su tale tipo di



imbarcazione ». Il Mit contesta queste posizioni sostenendo fra l'altro che «la contrattazione collettiva di comparto... contempla la possibilità di imbarco a tempo indeterminato ».

Porto di Genova, ecco le immagini inedite dell' Hennebique

GENOVA - Ecco le immagini inedite dell' ex silos Hennebique nel **porto di Genova**. Le immagini della struttura verranno proposte ai possibili investitori da oggi fino al 15 marzo al Mipim di Cannes, la grande esposizione internazionale dedicata al mondo immobiliare dove le città portano in mostra le loro aree di investimento. Quattro giorni di convegni, conferenze, meeting, presentazioni, networking che vede riuniti intorno al Palais des Festivals e della Croisette circa 26mila partecipanti provenienti da tutto il mondo, professionalità a livello di Ceo e presidenti di società, leader politici, grandi investitori pubblici e privati. Gli investitori attesi sono oltre 5.4mila. Si tratta della trentesima edizione della kermesse. Il video inedito dell' Hennebique è stato mostrato in anteprima durante Live on the road. Video **Porto di Genova**, ecco le immagini inedite dell' Hennebique Commenti.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The article title is "Porto di Genova, ecco le immagini inedite dell' Hennebique" dated "martedì 12 marzo 2019". The main text repeats the information from the left side of the page, mentioning the Mipim Cannes event and the Hennebique silos. Below the text are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and Google+. A "Video" section contains a placeholder for a video titled "Porto di Genova, ecco le immagini inedite dell' Hennebique". Below that is a "Commenti" section. The website header includes navigation links like "HOME", "GENOVA", "LIGURIA", "LA SPIZZA", "IMPERIA", "GENOVA", "LAMPOROSA", "ARCHIVIO", "PORTI", "MERCAN", "METEO". A sidebar on the right features a "GRIF HOUSE" advertisement and a "SAMPLAC" advertisement. The footer contains legal information and a funding notice from the European Union.

Porto di Genova, i camalli minacciano lo sciopero

GENOVA - Sciopero in vista per i lavoratori della compagnia unica portuale "Paride Batini". Secondo quanto comunicato dai sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, i "camalli" incroceranno le braccia venerdì prossimo, 15 marzo, a meno che non ottengano garanzie sul pagamento del prossimo stipendio, su una nuova convocazione del tavolo dedicato all' organico portuale e sulla convocazione di un nuovo tavolo con tutti i soggetti interessati per assicurare alla Culmv la continuita' aziendale. Commenti.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there are navigation tabs for various cities: NOVE, GENOVA, SAVONA, LA SPEZIA, IMPERIA, GENOVA, SANREMO, ALCANTARA, NOVI, VERCELLI, MILANO. The main headline reads "Nuova Ford Fiesta ST € 6.150 di Ecolincentivi Ford". Below this, the article is titled "Porto di Genova, i camalli minacciano lo sciopero" with a sub-headline "Venerdì braccia incrociate se non ottengono garanzie per il futuro". The article text states: "GENOVA - Sciopero in vista per i lavoratori della compagnia unica portuale 'Paride Batini'. Secondo quanto comunicato dai sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, i 'camalli' incroceranno le braccia venerdì prossimo, 15 marzo, a meno che non ottengano garanzie sul pagamento del prossimo stipendio, su una nuova convocazione del tavolo dedicato all'organico portuale e sulla convocazione di un nuovo tavolo con tutti i soggetti interessati per assicurare alla Culmv la continuita' aziendale." A comment from Marco Lusi is visible, stating: "E' una situazione al limite della ragione. Alla Culmv è stata assegnato l'appalto per cinque i giochi di lavoro nei vapi terminali, ma poi i terminalisti assumono sbattendone della compagnia... Naturalmente i terminali portuali non dice una parola... Venerdì fanno bene se invocano la città e palazzo S.Giorgio...". The page also features social media sharing icons and a sidebar with "I NOSTRI BLOG" including "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE".

Merlo: «Gli accordi con i cinesi? Serve maggiore cautela» / INTERVISTA

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 Palenzona (**Confrtrasporto**) 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 se questo comporti 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».

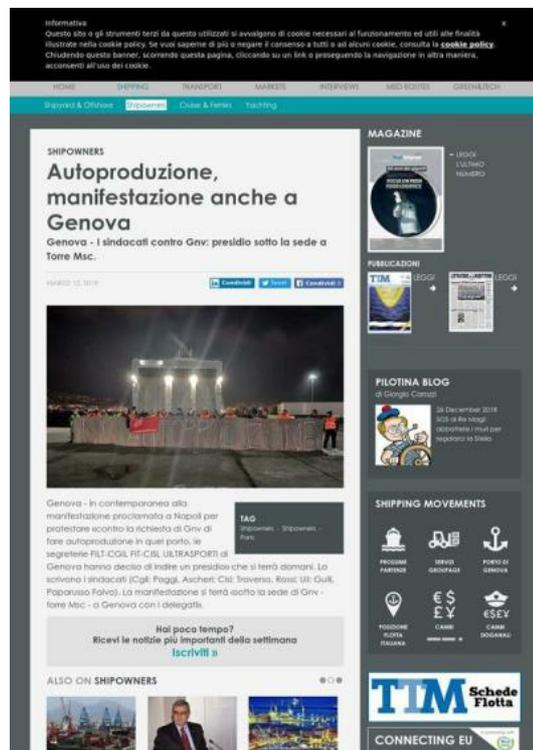
The screenshot shows a news article on the website 'The Medi Telegraph'. The article title is 'Merlo: «Gli accordi con i cinesi? Serve maggiore cautela» / INTERVISTA'. The author is Simone GalloTTi. The article text is partially visible, starting with 'Genova - La resistenza ai cinesi comincia a farsi 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 Palenzona (Confrtrasporto) 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 se questo comporti 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».

The screenshot also shows a navigation menu at the top with categories like HOME, SHIPPING, TRANSPORT, MARITIME, INTERVIEW, MEDIA CENTER, and GENOVA/SCIA. On the right side, there are sections for 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', 'PILOTINA BLOG', and 'SHIPPING MOVEMENTS'. At the bottom, there are logos for 'TIM' and 'Schede Flotta'.

Autoproduzione, manifestazione anche a Genova

GIORGIO CAROZZI

Genova - In contemporanea alla manifestazione proclamata a Napoli per protestare «contro la richiesta di Gnv di fare autoproduzione in quel porto, le segreterie FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI di Genova hanno deciso di indire un presidio»che si terrà domani. Lo scrivono i sindacati (Cgil: Poggi, Ascheri; Cisl: Traverso, Rossi; Uil: Gulli, Papparusso Falvo). La manifestazione si terrà «sotto la sede di Gnv - torre Msc - a Genova con i delegati».



«Rischio infrazione» La Regione al Piomboni

Il capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi: «Il progetto da 32 milioni non funziona»

RAVENNA A pochi giorni dalla seduta della commissione ambiente dedicata al progetto di rinaturalizzazione della pialassa Piomboni, il consigliere di LpRa Alvaro Ancisi torna all' attacco e chiede una sostanziale modifica del progetto per avviare allo stato di sofferenza dell' ambiente vallivo riconosciuto come sito di importanza comunitaria e zona di protezione speciale. L' interrimento di ampie aree, documentato da foto aeree preoccupa e allarma non solo capannisti, e ambientalisti ma anche la Regione. Ancisi sostiene infatti che nei giorni scorsi l' assessora alle politiche ambientali Paola Gazzolo e il responsabile del servizio Aree protette Enzo Valbonesi, accompagnati dai Carabinieri forestali hanno effettuato un sopralluogo, pare, senza interagire con il Comune. «Riconvocherò la commissione Ambiente. L' **Autorità portuale**, che gestisce e finanzia l' opera in corso, non ha negato quasi niente delle "distorsioni" nell' andamento dei lavori documentate anche fotograficamente. Giustificandole col loro mancato compimento, ne ha attestato con fermezza la fedeltà al progetto esecutivo, senza però spiegare come mai oltre un terzo della pialassa da "rinaturalizzare" si sia insabbiata. Dovrà dunque prendersi atto che questo progetto da 32 milioni non funziona. Ma non più fatalisticamente, bensì perché si metta mano ad una sua revisione in corso d' opera». Ancisi avanza la richiesta sulla scorta della lettera inviata alla commissione da Valbonesi nella quale questo indica il parco del Delta del Po come il soggetto responsabile della gestione della pialassa. «Siamo quindi di fronte - scrive il dirigente - a una situazione delicata che potrebbe esporre il nostro paese prima e questa regione poi al rischio dell' avvio di un procedimento di richiamo e successivamente anche di una eventuale vera e propria infrazione da parte della Commissione Ue».



Berkan e altri disastri: il cimitero delle navi di Ravenna

CATERINA GIUSBERTI

Disastro ambientale. È questa, secondo il Movimento 5 Stelle, la posta in gioco al porto di Ravenna dove alcuni giorni fa Berkan B - un mercantile turco abbandonato lì dal 2009 da un armatore travolto dai debiti - si è spezzato in due, con la zona motori esposta alle maree e continui sversamenti di carburante nelle acque della Pialassa Piomboni, zona lagunare protetta. Il meet up di Ravenna ha denunciato il caso ai carabinieri e martedì se n'è parlato anche in Regione, con un'interrogazione del consigliere 5 Stelle Andrea Bertani all'assessore all'ambiente Paola Gazzolo. "In queste ore - ha assicurato Gazzolo - Arpaè a supporto della capitaneria di porto, sta intervenendo in loco per le opzioni necessarie al campionamento del relitto. Valuteremo la necessità di attivarci coi ministeri competenti per sollecitare una soluzione complessiva per un territorio che merita grande attenzione dal punto di vista naturalistico". Un'azione tardiva e insufficiente secondo Bertani, che ribatte: "Le parole dell'assessore dimostrano come sul caso della Berkan B continui ad esserci un incredibile rimpallo di responsabilità che sta moltiplicando a dismisura il rischio ambientale di una zona che dovrebbe essere protetta. Ora attendiamo che Arpaè svolga il suo lavoro e che la Regione predisponga al più presto un piano per la bonifica dell'intera zona che non dovrebbe riguardare solo la Berkan B ma anche tutti i mercantili abbandonati in una zona protetta, in pieno Delta del Po". I ravennati la chiamano il cimitero delle navi, perché oltre alla Berkan B lì ci sono altre navi abbandonate, più due chiatte. "Lì la gente ci va a fare il bagno: non sappiamo neanche se è sicuro, né che tipo di bonifica sia stata fatta sinora", denuncia l'attivista 5 Stelle Francesca Santarella, che ha sollevato per prima il caso insieme al meet up locale "A riveder le stelle".



Pialassa Piomboni. Gazzolo (Regione E-R) su Berkan B: in atto campionamento del relitto

L'Assessora regionale alle politiche ambientali, rispondendo a Bertani del M5s, ha dichiarato che sarà sollecitata una soluzione complessiva con i ministeri competenti

In merito al question time depositato ieri in Regione dal consigliere del M5S Andrea Bertani, sulla situazione della nave Berkan B inabissatasi per metà nelle acque del Porto di Ravenna, l'assessora regionale alla difesa del suolo e della costa, protezione civile e politiche ambientali, Paola Gazzolo ha riferito quest'oggi: "In queste ore Arpa, a supporto della Capitaneria di porto, sta intervenendo in loco per le operazioni necessarie al campionamento del relitto". **Ravenna-PageDetail728x90_320x50-1** La Gazzolo ha dichiarato che la Regione "valuterà anche la necessità di attivarsi con i ministeri competenti per sollecitare una soluzione complessiva per un territorio che merita grande attenzione dal punto di vista ambientale e naturalistico". Con un'interrogazione a risposta in aula Andrea Bertani dei Cinquestelle aveva chiesto al governo regionale di "chiarire le responsabilità sul disastro ambientale conseguente all'affondamento del cargo Berkan B, relitto abbandonato da più di dieci anni alla Pialassa dei Piomboni, nella laguna di Punta Marina". Il consigliere aveva parlato di "immobilismo inaccettabile" e chiesto "l'intervento immediato da parte dell'assessorato regionale". Il pentastellato ha rilevato inoltre che "a poche centinaia di metri sono presenti, da anni, altri tre cargo, oltre a un altro relitto ormai quasi totalmente affondato". Occorre, ha concluso, "rimuovere subito questi resti".

The screenshot shows the website interface with a navigation menu (CRONACA, POLITICA, SPORT, ECONOMIA, CULTURA, SPETTACOLO, LA POSTA DEI LETTORI) and a main article titled "Pialassa Piomboni. Gazzolo (Regione E-R) su Berkan B: in atto campionamento del relitto". The article includes a sub-headline "L'Assessora regionale alle politiche ambientali, rispondendo a Bertani del M5s, ha dichiarato che sarà sollecitata una soluzione complessiva con i ministeri competenti" and a small image of the shipwreck site. Below the article, there are sections for "La posta dei lettori" and "Guarda che non c'è niente di male" with a car image.

Pialassa Piomboni. Ancisi (LpRa): "Sopralluogo della Regione. Bisogna rimettere mano al progetto"

Secondo Ancisi potrebbe esserci il rischio dell' avvio di un procedimento di richiamo e successivamente anche di una eventuale vera e propria infrazione da parte della Commissione UE verso l' Italia e verso la Regione ER

"Ci hanno avvisato di un sopralluogo sulla condizione della Pialassa Piomboni, avvenuto lunedì mattina ad opera della Regione - dichiara Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna - al quale hanno preso parte l' assessore alle politiche ambientali Paola Gazzolo e il responsabile del servizio Aree Protette Enzo Valbonesi. Li accompagnava un' altra auto del Carabinieri Forestali". Ravenna-PageDetail728x90_320x50-1 "Sembrano così venire al pettine i nodi intricati sulla sorte di questa laguna, area SIC-ZPS (Sito di Importanza Comunitaria-Zona di Protezione Speciale) - prosegue Ancisi -. L' avvisaglia si era avuta nella seduta della commissione Ambiente del Comune di Ravenna del 3 marzo scorso, convocata per valutare lo stato di questi lavori in connessione col fenomeno, emerso negli ultimi tempi e mai visto nei secoli, di un' intera zona della pialassa, pari a circa 50 ettari della parte meridionale, che si è progressivamente interrata. Il dott. Valbonesi, impedito a partecipare alla riunione, ha spedito al sottoscritto, in qualità di presidente della commissione, una lettera dai toni molto allarmati e preoccupati. La Regione coordina infatti, ai sensi della normativa europea, la rete Natura 2000 entro cui è compresa la pialassa Piomboni, svolgendo tra l' altro le funzioni di monitoraggio della biodiversità regionale". "Valbonesi - dichiara Ancisi - afferma che siamo 'di fronte ad una situazione particolarmente delicata che potrebbe esporre il nostro Paese prima e questa Regione poi al rischio dell' avvio di un procedimento di richiamo e successivamente anche di una eventuale vera e propria infrazione da parte della Commissione dell' Unione Europea. La nostra Regione, così come tutte le altre Regioni italiane, è stata chiamata da parte del Ministero dell' Ambiente a segnalare le eventuali modifiche dello stato di conservazione degli habitat e delle specie di cui alla Direttiva Habitat'. Valbonesi pone sotto accusa il Parco del Delta, gestore del sito, in quanto, appositamente interpellato, 'non ha segnalato alcuna modifica dello stato di conservazione degli habitat' in questione. Dalla lettera si apprende anche che 'la Regione è stata recentemente interessata da parte del Ministero dell' Ambiente di un possibile disastro ambientale in acque portuali contigue al SIC-ZPS in questione' (che si presume riferito al collasso della nave Berkan B ivi abbandonata), 'a dimostrazione del fatto che l' area in questione è attualmente monitorata anche dal competente Ministero al quale dovremo sicuramente rispondere a proposito dell' insabbiamento di parte della Pialassa dei Piomboni'." Ancisi incalza: "Spetta dunque al Parco del Delta, dice Valbonesi, 'stabilire preliminarmente la portata dell' alterazione e le sue cause, dalle quali derivare l' individuazione dei responsabili', per poi valutare se il sito 'possa o meno essere ripristinato, in quali tempi e soprattutto attraverso quali interventi ed a carico di quale soggetto'. Riguardo a tali incombenze, gli uffici della Regione intendono attivarsi 'per essere messi al corrente dell' effettivo stato di conservazione del SIC-ZPS e per coordinare le attività più appropriate volte a rimuovere la situazione che si è determinata'. "Il blitz dell' assessore regionale all' Ambiente - conclude Ancisi - appena una settimana dopo la seduta della commissione comunale Ambiente, dà la misura di come si intenda andare rapidamente a fondo della questione. Riconvocherò di pari passo la commissione Ambiente del Comune in relazione al procedere degli annunciati approfondimenti, esprimendo tuttavia fin d' ora la seguente opinione personale. L' **Autorità portuale**, che gestisce e finanzia l' opera in corso, non ha negato quasi niente delle 'distorsioni' nell' andamento dei lavori documentate anche fotograficamente nella relazione con cui ho introdotto la seduta della commissione del 3 marzo. Giustificandole col loro mancato compimento, ne ha attestato con fermezza la fedeltà al progetto esecutivo, senza però spiegare come mai oltre un terzo della pialassa da 'rinaturalizzare' si sia insabbiata. Dovrà dunque prendersi atto, il più presto possibile, che questo progetto da 32 milioni non funziona. Ma non più fatalisticamente, bensì perché si metta mano ad una sua revisione in corso d' opera, prima che sia troppo tardi.

Questo sembra dire il dott. Valbonesi. Noi lo diciamo ora a chiare lettere. Oltre il batti e ribatti tra 'avete fatto male' e 'abbiamo fatto bene', la sfida si deve spostare sul da farsi".

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' economia del mare

Porto di Carrara in vendita trattativa conclusa al 95%

Il Fondo di investimento F2i starebbe per acquisire il terminal marinello. Manca solo la firma: entro l' estate il passaggio. Fine dell' era Bogazzi

Alessandra Vivoli

CARRARA. La trattativa è in corso. Ed è in fase avanzata. Anzi, dovrebbe andare in **porto** (il modo di dire non potrebbe essere più azzeccato) al 95% prima della fine dell' estate.

Così si sbilanciano gli addetti ai lavori che stanno seguendo il passaggio del terminal di Marina di Carrara (oltre a quello di Marghera) dall' armatore Enrico Bogazzi della **Porto** di Carrara spa al fondo di investimento italiano F2i. I tempi, adesso, sembrano davvero maturi. Per il territorio e l' economia carrarese la fine di un' epoca, quella che per decenni ha fatto capo, per quel che riguarda la gestione dello scalo marinello, a Enrico Bogazzi.

La notizia era nell' aria e la trattativa in cantiere da mesi. Ed era rimbalzata poche settimane fa sulle cronache del quotidiano della Confindustria.

Fondi Italiani per le Infrastrutture è una società di gestione del risparmio fondata nel 2007 da Vito Gamberale e protagonista della creazione del più grande fondo chiuso in Italia (uno dei maggiori in Europa). In 12 anni di attività F2i, che pure ha spaziato su tutto l' arco delle infrastrutture, non si era mai spinta nel settore **porti**: e una delle novità era proprio questa, che il Fondo ha dato il via a questo nuovo ambito di azione proprio partendo dai terminal che fanno capo alla galassia Bogazzi.

Come nei mesi scorsi aveva rivelato l' agenzia Radiocor del Sole 24 Ore, il fondo guidato da Renato Ravanelli sta ha puntato a questo segmento commerciale che ha particolarmente bisogno di essere rafforzato per ridurre il divario con altri partner europei. Proprio per questo motivo stava valutando l' opportunità di eventuali investimenti. Così gli occhi di F2i sono caduti sui terminal commerciali dei **porti** di Marina di Carrara e **Porto** Marghera che fanno capo a Bogazzi.

L' operazione e il fondo Secondo quanto trapelato nelle prime fasi della trattativa, e quindi molto prima che si arrivasse così a ridosso della conclusione come in questi giorni, la cessione dei terminal, e in particolare quello di Marina di Carrara avrebbe un importo limitato. Il Fondo, infatti, può vantare tra i propri azionisti di riferimento Cdp, Intesa Sanpaolo, Unicredit, Istituzioni, primari Istituti di credito, Fondazioni bancarie (fra cui la Fondazione Cr Lucca) e Casse di previdenza. I suoi investimenti spaziano dagli aeroporti alle reti gas. Il Primo Fondo F2i, avviato nel 2017, ha raccolto 1.852 milioni di Euro, successivamente investiti quasi interamente in vari comparti infrastrutturali, con quote di controllo in importanti aziende quali 2i Rete Gas, Alerion Clean Power, Hfv, Gesac, Infracis, Metroweb, Sagat e una quota di rilievo in Sea. Il Secondo Fondo F2i ha investito in 2i Rete Gas, Sia, Sea (seconda tranche) e Trm. Il terzo fondo, raccolto nel 2017, ha ereditato le partecipazioni azionarie del primo in società operanti in quattro differenti piattaforme infrastrutturali (distribuzione gas, gestione aeroportuale, generazione elettrica da fonte solare, ciclo idrico integrato). Il fondo punta a consolidare alcuni punti chiave delle infrastrutture che nel nostro Paese soffrono di una grave frammentazione. Potrebbe fare lo stesso coi **porti** italiani, il cui potenziale è gravemente inficiato da una burocrazia troppo farraginoso e dalla mancanza di una regia centralizzata a livello nazionale. Enrico Bogazzi è armatore nel settore cargo da sempre e re degli spedizionieri.

fine di un' epoca Fra pochi mesi, stando a quanto emerge dalla trattativa ormai in fase di conclusione per il passaggio del terminale di Marina di Carrara controllato da Enrico Bogazzi nelle mani del fondo italiano di investimento F2i, per il territorio apuano finirà un' epoca. Quella che ha visto le sorti e il futuro dello scalo marinello sempre legati a doppio filo al re degli armatori. È pur vero che ormai da un paio di anni Bogazzi, proprio al Tirreno aveva annunciato la volontà di andare in pensione.



Ma è addirittura da prima che sarebbero cominciate le grandi manovre per la vendita del terminal apuano. Adesso, stando ai ben informati e agli addetti ai lavori che da entrambe le parti stanno seguendo la trattativa, siamo alla stretta finale. Mancherebbe solo la firma, ci sarebbero alcuni ultimi passaggi da mettere a punto e poi dovrebbe calare il sipario sull' epoca di Enrico Bogazzi e della **Porto** di Carrara spa.

--

Il Nautilus

Livorno

Record di traffici per i porti del Sistema

Una crescita del 7,3% nel tonnellaggio 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 (95 mila 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.



Il Nautilus

Livorno

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

LIVORNO 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 tonnellaggio 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.



Informazioni Marittime

Livorno

Traffico merci, i porti toscani crescono del 7,3%

I dati del 2018 forniti dall' Autorità di sistema portuale dell' Alto Tirreno (Livorno, Piombino, e i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo)

Con una crescita del 7,3% della movimentazione complessiva, hanno chiuso un positivo 2018 i porti dell' Autorità di sistema portuale dell' Alto Tirreno (Livorno, Piombino, e i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo). Tutti insieme hanno registrato un traffico di 44 milioni di tonnellate di merce, con segni più davanti a quasi tutti gli indicatori dei diversi segmenti con l' eccezione dei traghetti, che sono diminuiti dello 0,4%. Secondo i dati 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.

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.

Informazioni Marittime

LEGGERE

12 MARZO 2019

Con una crescita del 7,3% della movimentazione complessiva, hanno chiuso un positivo 2018 i porti dell' Autorità di sistema portuale dell' Alto Tirreno (Livorno, Piombino, e i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo). Tutti insieme hanno registrato un traffico di 44 milioni di tonnellate di merce, con segni più davanti a quasi tutti gli indicatori dei diversi segmenti con l' eccezione dei traghetti, che sono diminuiti dello 0,4%.

Secondo i dati 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.

Condividi:

Verna, 'giro' di incontri prima dei dossier

Il commissario vede Tarzia e Rossi e presiede il meeting con il porto di Alessandropoli

INCONTRI istituzionali, esame dei documenti, crono-programma ancora zeppo di confronti interni con l'apparato: per il commissario governativo del sistema portuale non sono certo giorni leggeri. Ieri c'è stata la visita del contrammiraglio Tarzia all'ammiraglio-commissario Verna, cui ha fatto seguito l'incontro a Firenze con il presidente della Regione, Enrico Rossi. Nella stessa giornata c'è stato un incontro con i vertici portuali di Alessandropoli.

«L'incontro - spiega l'Adsp - organizzato dal dirigente promozione e comunicazione dell'Ente, Gabriele Gargiulo, era stato preparato da tempo con la console onoraria della Grecia a Livorno, Elena Konstantos. Alessandropoli è il porto più a oriente della Grecia ed è una testa di ponte per i mercati del Medio Oriente, essendo a un tiro di schioppo dai confini della Turchia. Specializzato sia nel traffico container che in quello delle autostrade del mare, il porto greco è anche interessato a realizzare un impianto off-shore di Gnl, ed è questo uno dei motivi che hanno spinto il presidente dell'Autorità Portuale, Christos Doukas, a recarsi a Livorno per visitare la piattaforma Olt offshore».

SUI TEMI più urgenti, Verna si è probabilmente confrontato con il comandante del porto che oltre ad essere vicepresidente del comitato di gestione dell'Adsp è stato anche elemento determinante del "caso Livorno".

La prima urgenza delle urgenze, quella della firma dell'accettazione della gara per la Porto 2000, probabilmente vedrà uno slittamento. Sul piano formale, i vincitori della gara - ovvero le espressioni dei gruppi Msc e Onorato - hanno onorato la richiesta di palazzo Rosciano di accettare la loro vittoria entro il 15 marzo. Ma prima di mettersi al tavolino e concordare i termini della cessione della 'governance' della Porto 2000, è ovvio che il commissario vorrà vedere le carte. Anche perché è voce comune tra gli addetti ai lavori che in fase di stipula dei documenti l'Ati vincitrice vorrà concordare sia i tempi dei pagamenti - a cominciare dalla decina di milioni di euro che la gara prevedeva pronta cassa alla firma - sia i tempi della disponibilità reale della Porto 2000: non tanto della struttura esistente, quanto delle aree previste, compresa sulla banchina Orlando che ancora oggi sta lavorando con i rinfusi. I cui titolari, la società Tco, avrà bisogno di mesi e mesi - se non più - per trasferirsi alla radice della sponda est della Darsena Toscana. Verna si è presentato sottolineando di non essere l'uomo dei rinvii e dei ritardi, ma i fatti, al momento, non l'aiutano certo ad accelerare certe scelte sclerotizzate.

A.F.



Primo incontro di Verna con Rossi e Tarzia

Giornata di incontri istituzionali per il nuovo commissario AdSp Alto Tirreno

Giulia Sarti

LIVORNO Giornata di incontri istituzionali per il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Pietro Verna che, dopo essersi presentato alla stampa ha avuto un primo confronto, prima con il comandante del porto di Livorno, Giuseppe Tarzia, poi con il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi. Auguro all'ammiraglio Verna un buon lavoro è stato il saluto di Tarzia a termine dell'incontro servito per condividere l'impegno di Capitaneria e Autorità portuale a lavorare in stretta sinergia per raggiungere insieme nuovi obiettivi in termini di efficientamento dei traffici e per affrontare al meglio le sfide che attendono i porti dell'Alto Tirreno. Rossi, ringraziando l'ammiraglio per la sua disponibilità, si è confrontato con lui sulle principali questioni che riguardano il porto di Livorno e quello di Piombino.



The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Primo incontro di Verna con Rossi e Tarzia' is prominently displayed. The sub-headline reads 'Giornata di incontri istituzionali per il nuovo commissario AdSp Alto Tirreno'. The author's name 'Giulia Sarti' is visible. A large photograph shows three men in formal attire standing together. To the right of the main text, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the sign-up form, there is a section for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with several small thumbnail images and titles of related articles. At the bottom of the article content, there is a button that says 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'ALTO TIRRENO SETTENTRIONALE', 'ENRICO ROSSI', 'GIUSEPPE TARZIA', and 'LIVORNO'. A small 'DA NON PERDERE' section is also visible at the very bottom.

AdSP MTS, movimentate 44 milioni di tonnellate di merce

maurizio de cesare

12 marzo 2019 - Una crescita del 7,3% nel tonnellaggio 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. 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.

Il commissario dell'Adsp MTS Verna si presenta alla stampa

maurizio de cesare

12 marzo 2019 - «Sono lieto di essere qui e di poter dare il mio contributo per lo sviluppo dei porti del Sistema», sono le parole con le quali il neo commissario dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, Pietro Verna, si è presentato ieri alla stampa. L'ammiraglio ispettore in ausiliaria ha dichiarato di volersi mettere subito a lavoro: «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». «Unicuique suum (a ciascuno il suo)», Verna fa suo uno fra i principali precetti del diritto romano, innalzando l'umiltà e la capacità di ascolto a cifra stilistica del buon governo. Il commissario straordinario ha spiegato di aver già 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'Espos Conference, la conferenza dell'Organizzazione dei Porti Europei che si terrà a Livorno il prossimo 23 e 24 maggio: «la scelta di Espos di organizzare la sua conferenza annuale a Livorno non è casuale. Livorno è una città bellissima, con una tradizione marittima ben radicata. Dimostriamo di essere all'altezza di questo evento».

Questo sito utilizza cookie di Google per migliorare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono condivisi con Google, in conformità alle politiche sulla privacy. Per saperne di più sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - SERVIZI - LAURA CONI - LISTINO

Il commissario dell'Adsp MTS Verna si presenta alla stampa

A. MONTUORI - 12 MARZO 2019

12 marzo 2019 - «Sono lieto di essere qui e di poter dare il mio contributo per lo sviluppo dei porti del Sistema», sono le parole con le quali il neo commissario dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, Pietro Verna, si è presentato ieri alla stampa. L'ammiraglio ispettore in ausiliaria ha dichiarato di volersi mettere subito a lavoro.

«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». «Unicuique suum (a ciascuno il suo)», Verna fa suo uno fra i principali precetti del diritto romano, innalzando l'umiltà e la capacità di ascolto a cifra stilistica del buon governo. Il commissario straordinario ha spiegato di aver già 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'Espos Conference, la conferenza dell'Organizzazione dei Porti Europei che si terrà a Livorno il prossimo 23 e 24 maggio: «la scelta di Espos di organizzare la sua conferenza annuale a Livorno non è casuale. Livorno è una città bellissima, con una tradizione marittima ben radicata. Dimostriamo di essere all'altezza di questo evento».

RELATED POSTS

BORTO Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

LA SVOLTA PREVISTI QUEST' ANNO UN CENTINAIO DI ACCOSTI DA PARTE DELLE NAVI COSTA

Le crociere tornano a scoprire l' isola d' Elba

CON L' ARRIVO della piccola ma lussuosa 'Arethusa' della compagnia 'Grand Circle Cruise Line' con a bordo 49 passeggeri, quasi tutti di nazionalità americana, si è aperta giovedì la stagione crocieristica all' isola d' Elba che prevede quest' anno un centinaio di accosti tra marzo ed ottobre e l' importante ritorno sull' isola delle navi della 'Costa Crociere', di nuovo inserita dalla compagnia nei propri itinerari nel Mediterraneo dopo due anni di assenza.

In questa prima parte della stagione l' 'Arethusa' farà ritorno a Portoferraio altre tre volte il 19 e 21 marzo ed il 2 aprile. Poi toccherà alla 'Prinsendam', prima delle navi di lunghezza superiore a 200 metri che toccherà il porto isolano e, rimanendo nel mese di aprile, alla 'nave a vela' di 162 metri 'Flying Clipper', alla 'Berlin' e ad altre prestigiose unità quali l' 'Azamara Pursuit', la 'Star Pride' e l' altra nave veliero 'Wind Star'.

La novità più importante è però attesa per il 3 maggio con il primo degli 11 arrivi del 2019 targati 'Costa Crociere'. La nave che raggiungerà l' Elba con gli altri accosti previsti per il 6, 18 e 29 giugno, 10 e 21 luglio, 1, 12 e 23 agosto, 3 e 14 settembre è la 'Costa Neo Riviera' che ha già navigato da queste parti nel 2014 e 2015, prima di venire rimpiazzata nel 2016 dalla 'Costa Neo Classica'.

Quello di Portoferraio è uno dei porti toccati da crociere di 11 e 13 giorni con itinerari diversi nel Mediterraneo che, a seconda dei casi, toccano i porti di Napoli,, Civitavecchia, Tolone, Tarragona, Ibiza, Palma di Maiorca, Porto Mahon (Minorca), Propriano (Corsica), Salerno, Trapani, La Valletta (Malta), Cagliari, Trapani e Catania.

La 'Costa Neo Riviera', costruita nel 1999 in Francia, è lunga 220 metri e può ospitare circa 1800 passeggeri assistiti da 670 membri di equipaggio. Grazie in particolare a questi scali il numero dei passeggeri che lo scorso anno aveva subito una flessione di circa il 10% rispetto ai 29.464 del 2017 potrebbe ritornare sopra quota 30mila. Un numero che si conta di migliorare ulteriormente negli anni successivi per tentare di avvicinare e magari superare il record storico di 42.752 passeggeri stabilito nel 2016.

Il servizio di accoglienza a terra ai crocieristi sarà offerto dalla Cosimo de' Medici, società partecipata del comune. Roberto Medici.



Crociere: a Portoferraio parte la stagione

Giulia Sarti

PORTOFERRAIO Portoferraio dà il via alla stagione crocieristica e lo fa con la M/N Arethusa che lo scorso giovedì ha portato all'isola d'Elba i suoi 49 passeggeri, quasi tutti di nazionalità americana. La lussuosa nave da crociera della compagnia Grand Circle Cruise Line, farà tappa allo scalo già il 19 e 21 Marzo, per tornare ancora una volta il 2 Aprile. Poi arriveranno la Rinsedam, la Flying Clipper, la Berlin, la Azamara Pursuit, la Star Pride e la Wind Star. I passeggeri di queste navi affolleranno le banchine della città in tutto il mese di Aprile. Il calendario pubblicato sul sito dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale prevede in tutto 100 accosti a Portoferraio tra Marzo e Ottobre. Il servizio di accoglienza a terra ai crocieristi sarà offerto come per lo scorso anno dalla Società Cosimo de' Medici, partecipata del Comune di Portoferraio. Per quanto riguarda il porto di Piombino i crocieristi cominceranno ad arrivare a Giugno, come da calendario. Nello scalo piombinese sarà la società terminalista Tuscany Terminal a offrire i servizi insieme alla Società Parchi Val di Cornia.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Crociere: a Portoferraio parte la stagione'. The article text is identical to the one on the left. The website interface includes a navigation menu (SHIPPING, LOGISTICA, PORTI, AUTOTRASPORTO), a search bar, and a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO' articles.

Nei porti insabbiati dragaggi per 4 milioni I lavori? Entro il 2021

La Regione stanZIA i fondi, i pescatori chiedono soluzioni Cecchetti: «Servono interventi annuali non una tantum»

L'EMERGENZA ANCONA Una questione irrisolta che si ripresenta a cadenza costante quella dell'insabbiamento dei porti marchigiani.

Le mareggiate dell'ultimo mese di certo non hanno aiutato, contribuendo ad aggravare, soprattutto a Porto San Giorgio, una situazione già critica, ma al di là del contingente, il problema è ormai cronico in tutti i golfi regionali e mette in seria difficoltà le attività commerciali e l'intero settore della pesca.

I fondi Con delibera 238 del 4 marzo, palazzo Raffaello ha approvato lo schema di Convenzione tra ministero delle Infrastrutture, Regione e Comuni sedi di porti regionali per finanziare interventi di dragaggio e di manutenzione straordinaria da 4 milioni di euro in totale.

Un' erogazione che riguarderà gli scali di Fano, Senigallia, Numana, Civitanova Marche, Porto San Giorgio e San Benedetto del Tronto, ma secondo Legacoop Pesca, per risolvere in maniera definitiva il problema, «sarebbero necessari escavi e manutenzioni ordinarie a cadenza annuale, non interventi una tantum». Nell'attesa, i porti marchigiani potranno intanto beneficiare di una boccata d'ossigeno con l'iniezione di liquidità da 4 milioni di euro «finanziati con i Fondi per lo Sviluppo e la Coesione fa sapere la vicepresidente di giunta, con delega alle Infrastrutture, Anna Casini ed i progetti di intervento sono stati approvati con delibera del Cipe nel dicembre 2017.

Lo schema di convenzione è stato inviato, per l'approvazione, a tutte le amministrazioni comunali coinvolte, quindi in tempi rapidi avranno le somme a disposizione». L'erogazione più sostanziosa è quella da 1,03 milioni di euro per il dragaggio e la manutenzione straordinaria delle strutture portuali di Fano mentre, per quanto concerne la provincia di Ancona, al porto di Senigallia andranno 850 mila euro e a quello di Numana 930 mila. Resta fuori dalla dal conteggio il porto dorico perché fa riferimento all'



Autorità di sistema portuale ed è dunque slegato da queste risorse.

Gli interventi Scendendo verso il sud della regione, nel porto di Civitanova è previsto un investimento per dragaggio e manutenzione straordinaria da 820 mila euro, a Porto San Giorgio da 260 mila euro e a San Benedetto verrà condotta una manutenzione straordinaria della struttura portuale di competenza regionale da 120 mila euro. Ciascun comune si impegna ad avviare le proposte di aggiudicazione di appalto dei lavori entro il 31 dicembre 2021, pena la revoca delle risorse assegnate. Gli interventi previsti dalla convenzione, si diceva, saranno sicuramente utili, ma non risolutivi, almeno secondo i rappresentanti di uno dei settori più duramente colpiti. «Tutti i porti pescherecci regionali, ovvero Fano, Ancona, Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto spiega Simone Cecchetti, responsabile regionale Legacoop Pesca hanno l'annoso problema dell'insabbiamento, sia per le imboccature che per le darsene di riferimento. I dragaggi sono dunque fondamentali, ma per risolvere definitivamente la questione, che mette seriamente in difficoltà il settore, servirebbero risorse stanziare annualmente per interventi di manutenzione ordinaria, non investimenti una tantum. Bisogna iniziare a considerare i porti come qualunque altra infrastruttura puntualizza. Proprio lo scorso sabato abbiamo avuto una riunione di settore a Fano, porto che presenta più problemi di tutti, e si sottolineava la necessità di interventi di escavo annuali».

Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nove strutture e diverse competenze

Il sistema **portuale** marchigiano è caratterizzato da nove strutture portuali. Pesaro per esempio è di competenza dello stato, quello della Vallugola, che è un porto turistico è invece di competenza demaniale. La struttura di Fano è di competenza della Regione Marche così come Senigallia. Ancona è classificato porto a difesa militare e sicurezza dello Stato, è di competenza dello Stato ed è anche sede di **Autorità portuale**. Numana e Civitanova sono di competenza della Regione, Porto San Giorgio è classificato come porto turistico di competenza demaniale e San Benedetto è di competenza dello Stato.

L' approdo turistico infine è di competenza della Regione.

10 Marche

Nei porti insabbiati dragaggi per 4 milioni I lavori? Entro il 2021

La Regione stanza i fondi. I pescatori chiedono soluzioni. Cecchetti: «Servono interventi annuali non una tantum»

L'EMERGENZA

ANCONA Da qualche settimana si sta verificando un problema che si ripresenta a cicli regolari: quello dell'insabbiamento dei porti marchigiani. Lo scoglio dell'Albergo marittimo non ha mai smesso di contribuire all'aggravamento, soprattutto a Porto San Giorgio, una situazione già critica, ma se di lì del contingente di profonderità è ormai ridotto in tutti gli stagionali e anche in una difficoltà la attività commerciale. È un problema che si ripresenta.

Fondi

Che abbiano 200 del 4 marzo, l'assessore Raffaele ha approvato la richiesta di Commissione regionale di competenza dei porti regionali per finanziare interventi di dragaggio e di manutenzione straordinaria da 4 milioni di euro in tutto. Un progetto che riguarda gli scali di Fano, Senigallia, Numana, Civitanova Marche, Porto San Giorgio e San Benedetto del Tronto, ma secondo l'assessore Pesaro, per risolvere il problema.

Interventi

Secondo il capo di sala della regione, nei porti di Civitanova e Pesaro sono in corso lavori per dragaggi e manutenzione straordinaria da 4,5 milioni. A Porto San Giorgio (di 200 mila metri) San Benedetto verrà condotta una manutenzione straordinaria della struttura portuale di competenza regionale da 2 milioni. Civitanova invece si legge nel progetto di spesa per il 2019, circa la spesa di 2 milioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Il progetto di spesa per il 2019, circa la spesa di 2 milioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Responsabile di Legnano Pesaro - Fano è quello che ha più problemi, per Senigallia

Dragaggio e manutenzione

I fondi 4 milioni di euro per i porti di Porto San Giorgio e Porto San Benedetto del Tronto.

L'impiego del Conto di Stato 1,53 miliardi di euro per i porti di Porto San Giorgio e Porto San Benedetto del Tronto.

6 porti 850 mila € Senigallia

1 1,53 miliardi € Porto San Giorgio

2 850 mila € Senigallia

3 930 mila € Pesaro

4 820 mila € Civitanova

5 200 mila € Porto San Giorgio

6 120 mila € San Benedetto

La rete

Nove strutture a diverse competenze

«Il sistema portuale marchigiano è caratterizzato da nove strutture portuali. Pesaro per esempio è di competenza dello Stato, quello della Vallugola, che è un porto turistico è invece di competenza demaniale. La struttura di Fano è di competenza della Regione Marche così come Senigallia. Ancona è classificato porto a difesa militare e sicurezza dello Stato, è di competenza dello Stato ed è anche sede di Autorità portuale. Numana e Civitanova sono di competenza della Regione, Porto San Giorgio è classificato come porto turistico di competenza demaniale e San Benedetto è di competenza dello Stato».

Dragaggi necessari Dragaggi necessari per risolvere il problema. Il progetto di spesa per il 2019, circa la spesa di 2 milioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Angelo alla infrastruttura portuale - Progetto di spesa per il 2019, circa la spesa di 2 milioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Maria Marzagaglia

PIEMME

NECROLOGIE PARTECIPAZIONI

Servizio telefonico Tutti i giorni compreso festivo dalle 09:00 alle 19:30

Numero Verde **800 893 426**

Fax 06 377 06 483

Email: nicola@piemmeitalia.com info@piemmeitalia.com

ABBILI di assicurazione della carta d'identità

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: DEMOLIZIONE SILOS DARSENA MARCHE

ANCONA Trasformazione, parola chiave per il porto di Ancona. Un percorso di cambiamento legato al cambiamento del mercato come per il settore dei cereali, che ha visto una forte e irreversibile riduzione dei traffici nello scalo. Una riflessione di mercato che ha contribuito, è stato spiegato in una conferenza stampa nella sede dell'Adsp, assieme all'indispensabilità di una profonda e onerosa manutenzione straordinaria dei manufatti, alla mancata richiesta del rinnovo di concessione demaniale di Silos Granari Sicilia e di Sai, a quanto previsto dalla pianificazione urbanistica, alla decisione di recuperare l'area per altre attività portuali, con relativo abbattimento dei 46 silos complessivi che si trovano alla darsena Marche, 34 del concessionario Silos Granari della Sicilia srl (alti 28 metri) e 12 di Sai srl (alti 44 metri). 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. Oggi, dentro l'impianto, inizia la fase propedeutica all'abbattimento dei silos edificati sull'area in concessione. **LA DECISIONE DEL COMITATO DI GESTIONE PORTUALE Il 31 dicembre 2019 scadranno le concessioni alle società Silos Granari della Sicilia srl e Sai srl che gestiscono i silos utilizzati per i traffici dei cereali nella darsena Marche dell'area commerciale del porto di Ancona.** Con le due società concessionarie, l'Autorità di sistema portuale, alla sottoscrizione degli atti a gennaio 2016, si era impegnata a comunicare 18 mesi prima della scadenza le proprie valutazioni sulla futura destinazione di queste aree demaniali. E' stato, quindi, approvato all'unanimità dal Comitato di gestione dell'Adsp il 27 giugno 2018 un indirizzo sull'area che non prevede più l'utilizzo dei silos. **LE MOTIVAZIONI PRINCIPALI DELLA DECISIONE DEL COMITATO DI GESTIONE PORTUALE** Traffici cereali e politiche nazionali per il settore Il piano cerealicolo nazionale del ministero delle Politiche agricole e forestali del 2016 prevede la necessità di razionalizzare i flussi logistici, di dismettere i centri più obsoleti, per ragioni logistiche, ambientali e igieniche, e di ammodernare le strutture di ricezione del prodotto e dei sistemi di stoccaggio. L'analisi dei dati, tra il 2010 e il 2017, della portualità adriatica ha evidenziato la sempre maggiore concentrazione del traffico negli scali di Ravenna (1,9 milioni di tonnellate nel 2017) e Bari (1,6 milioni di tonnellate nel 2017) in quanto scali in prossimità delle grandi aziende di trasformazione. Il porto di Ancona, invece, ha movimentato 217 mila tonnellate, con un continuo trend negativo. Dal 1 gennaio 2018 ad oggi sono state movimentate soltanto circa 20 mila tonnellate. Costi interventi di manutenzione sugli impianti Sui silos, costruiti negli anni '60, sarebbe stato necessario prevedere interventi di manutenzione straordinaria che, una valutazione effettuata da una qualificata società, ha stimato essere di circa 7 milioni di euro. Una cifra difficile da ammortizzare sulla base dei flussi di traffico che hanno caratterizzato l'ultimo decennio, sempre in costante e progressiva diminuzione. Richiesta di concessione Alla data del 30 giugno 2018, scadenza della decisione di indirizzo dell'area da parte del Comitato di gestione portuale, non sono pervenute domande di rinnovo di concessione demaniale per l'utilizzo dei silos. Strumenti di pianificazione territoriale La demolizione dei silos si configura come azione coerente alle previsioni dello strumento urbanistico comunale vigente. La redazione del futuro Piano regolatore portuale, che la legge prevede come competenza dell'Autorità di sistema portuale, sarà naturalmente effettuata con l'intesa dell'Amministrazione comunale e inquadrerà le future previsioni ad uso portuale dell'area all'interno di una più ampia strategia di sviluppo dello scalo dorico. Razionalizzazione degli spazi portuali È stata valutata l'esigenza complessiva dello scalo di disporre di spazi adeguati e dimensionati per sviluppare le tipologie di traffici emergenti o in espansione. Una necessità che troverà una risposta nel prossimo Piano regolatore portuale, che sarà definito dopo la stesura del Piano regolatore di sistema portuale di cui, a breve, sarà affidato l'incarico al gruppo di professionisti che lo redigerà. Le superfici a disposizione Questa trasformazione libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati, che insieme all'area ex Bunge, sulla quale si procede per l'acquisizione, di ben 49 mila metri quadrati, creerà uno spazio complessivo di 82 mila metri quadrati, una vera grande opportunità per lo sviluppo delle attività portuali e per la



creazione di nuova occupazione. **OCCUPAZIONE** Grazie all'impegno delle organizzazioni sindacali, le 13 persone occupate negli impianti sono al centro dell'attenzione per una ricollocazione. Mercoledì si svolgerà un'ulteriore riunione del tavolo sul Protocollo per la tutela del lavoro nel porto di Ancona. **DEMOLIZIONE IMPIANTO SILOS GRANARI DELLA SICILIA** L'azienda apre oggi il cantiere per le operazioni propedeutiche alla demolizione dei 34 silos edificati sulla propria concessione. L'intervento sarà effettuato per la maggior parte con abbattimento meccanico controllato e con tecnologie innovative con microcariche esplosive, realizzato da imprese specializzate e in giornate programmate. A breve sarà definito, dall'azienda demolitrice, e reso pubblico, il cronoprogramma dei lavori, che dovrebbero concludersi entro metà giugno. Altrimenti, l'intervento sarà sospeso durante la massima stagione di traffico dei traghetti per poi riprendere a settembre. **DICHIARAZIONI** Questa trasformazione è l'evidenza che il porto di Ancona accetta la sfida della modernità e della contemporaneità ha detto Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, guarda in faccia l'evoluzione dell'economia e del mercato, che sta crescendo in maniera diversa nello scalo. Il porto cambia e si evolve con il mercato, per continuare ad essere a fianco delle imprese cercando di favorire opportunità per lo sviluppo delle attività portuali e la creazione di nuova occupazione. La riorganizzazione di quel pezzo di città è un tema che ha attraversato la città per almeno trent'anni ha detto Valeria Mancinelli, sindaco di Ancona -, siamo arrivati adesso ad un punto di svolta positiva per l'evoluzione del porto di Ancona. L'assessore comunale al Porto, Ida Simonella, ha sottolineato il valore di un intervento su un'area che segna un salto di discontinuità nella prospettiva di crescita dello scalo dorico, con un orizzonte di sviluppo e di programmazione a medio-termine. Questa è una scelta ponderata e condivisa ha affermato il contrammiraglio Enrico Moretti, direttore marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona -, che consentirà al porto di recuperare spazi per l'economia portuale e del territorio. Come Camera di Commercio delle Marche ha detto il presidente Gino Sabatini -, abbiamo oggi un peso e la possibilità di farci ascoltare sui tavoli nazionali dove siamo pronti e disponibili a condividere, con Comune di Ancona e Autorità di sistema portuale, ogni iniziativa che possa favorire la realizzazione di progetti di ulteriore crescita di quest'area e della sua economia, a cominciare dall'indispensabile collegamento fra porto e grande viabilità.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

TRAGEDIA IN MARE GLI INQUIRENTI CERCANO DI CAPIRE LE CAUSE DELL' INCIDENTE

La gru crollata è sotto sequestro al porto Ora tutto dipenderà dagli esiti delle perizie

LE PERIZIE sulla gru finita in mare, trascinandosi dietro il tecnico dell'Eni, ad una profondità di 80 metri, dovranno stabilire le cause della tragedia avvenuta una settimana fa al largo della costa anconetana. Intanto quella gru, recuperata dopo un lungo e delicato intervento, è stata portata in una delle aree merci-logistica dello scalo dorico dove resterà per tutto il tempo necessario. Ad occuparsi delle manovre di recupero e di spostamento al **porto di Ancona** è stata l'altro giorno la Ase, Adriatica services enterprise, l'impresa portuale del Gruppo Morandi che si occupa di logistica. La gru è sotto sequestro e lunedì mattina è stata definitivamente portata nello spazio che si trova tra la banchina 26 (quella lunga successiva al molo trapezoidale dello scalo merci) e la vasca di colmata, una delle opere previste nel Piano regolatore del **porto**. Qui resterà a disposizione per tutto il tempo necessario a favore della procura e degli inquirenti che dovranno svolgere una serie di perizie per stabilire la causa dell'incidente sul lavoro che è costato la vita al tecnico Eni, Egidio Benedetto, oltre a due feriti di una ditta in appalto, entrambi miracolati. Le manovre di recupero della gru erano iniziate il giorno dopo la tragedia, prima era stata la volta del corpo di Benedetto, ritrovato dentro la cabina, sprofondata fino a toccare il fondale. La gru, invece, era rimasta agganciata con i cavi alla supply vessel 'Aline B', l'imbarcazione di una azienda in appalto dove si stava caricando una bombola di azoto vuota di carico, a circa 35 metri di profondità. Dopo essere stata riportata in superficie la gru, ovviamente danneggiata, è stata caricata sulla 'Aline B' e trasferita al **porto di Ancona** alla fine della settimana scorsa. Tra le parti poste sotto sequestro c'è anche la cabina dove la mattina del 9 marzo scorso stava operando Egidio Benedetto, originario di San Salvo (Chieti), al suo ultimo turno dopo quindici giorni di lavoro. Per cause che dovranno appunto essere accertate, la gru di sollevamento posta sulla piattaforma dell'Eni (a 60 chilometri dalla costa anconetana) si è staccata dalla base volando per una quarantina di metri in acqua. Uno dei cavi della gru ha colpito i due operai a bordo barca per fortuna ferendoli non in maniera gravissima. Errore umano o guasto strutturale della gru? A questa domanda dovrà dare una risposta l'inchiesta aperta dalla procura dorica.

Domani il varo del mega yacht Columbus 80 metri
L'80 metri, previsto oggi, all'incirca del cantiere Columbus-Ingemotors del Fincantieri, il Columbus di classe 80 metri, è stato varato in cantiere. Il varo è stato preceduto da una serie di operazioni di montaggio e collaudi. L'opera del cantiere è stata completata, proprio in questi giorni, con la messa alla prova del motore principale.

LA HINNUNIONE
Rotary Club Ancona-Gorizia e il Centro Piani hanno organizzato una serata di beneficenza in favore della ricerca oncologica. L'evento si è svolto presso il centro Piani, dove ha parlato il presidente Giancarlo Mariani. Durante la serata, il presidente ha parlato della sua esperienza di presidente del Rotary Club e ha sottolineato l'importanza della solidarietà e della cooperazione, temi che sono al centro del motto del Rotary Club: "Service Above Self".

LE PERIZIE sulla gru finita in mare, trascinandosi dietro il tecnico dell'Eni, ad una profondità di 80 metri, dovranno stabilire le cause della tragedia avvenuta una settimana fa al largo della costa anconetana. Intanto quella gru, recuperata dopo un lungo e delicato intervento, è stata portata in una delle aree merci-logistica dello scalo dorico dove resterà per tutto il tempo necessario a favore della procura e degli inquirenti che dovranno svolgere una serie di perizie per stabilire la causa dell'incidente sul lavoro che è costato la vita al tecnico Eni, Egidio Benedetto, oltre a due feriti di una ditta in appalto, entrambi miracolati. Le manovre di recupero della gru erano iniziate il giorno dopo la tragedia, prima era stata la volta del corpo di Benedetto, ritrovato dentro la cabina, sprofondata fino a toccare il fondale. La gru, invece, era rimasta agganciata con i cavi alla supply vessel 'Aline B', l'imbarcazione di una azienda in appalto dove si stava caricando una bombola di azoto vuota di carico, a circa 35 metri di profondità. Dopo essere stata riportata in superficie la gru, ovviamente danneggiata, è stata caricata sulla 'Aline B' e trasferita al porto di Ancona alla fine della settimana scorsa. Tra le parti poste sotto sequestro c'è anche la cabina dove la mattina del 9 marzo scorso stava operando Egidio Benedetto, originario di San Salvo (Chieti), al suo ultimo turno dopo quindici giorni di lavoro. Per cause che dovranno appunto essere accertate, la gru di sollevamento posta sulla piattaforma dell'Eni (a 60 chilometri dalla costa anconetana) si è staccata dalla base volando per una quarantina di metri in acqua. Uno dei cavi della gru ha colpito i due operai a bordo barca per fortuna ferendoli non in maniera gravissima. Errore umano o guasto strutturale della gru? A questa domanda dovrà dare una risposta l'inchiesta aperta dalla procura dorica.

IL FATTO
Egidio Benedetto lavorava sulla piattaforma, è morto trascinato nell'acqua. Il giorno 9 marzo scorso, alle 10.30, Egidio Benedetto, 45 anni, originario di San Salvo (Chieti), stava lavorando sulla piattaforma di sollevamento della gru. In quel momento, la gru si è staccata dalla base e è caduta in acqua, trascinandosi dietro il tecnico. Benedetto è stato ritrovato a una profondità di 80 metri. La gru è stata recuperata e portata al porto di Ancona. L'inchiesta è stata aperta dalla procura dorica.

GLI OPERAI DELLA ANCONA
Due operai della ditta in appalto sono stati miracolati dopo essere stati trascinati in acqua dalla gru crollata. Uno dei cavi della gru ha colpito i due operai a bordo barca per fortuna ferendoli non in maniera gravissima. Errore umano o guasto strutturale della gru? A questa domanda dovrà dare una risposta l'inchiesta aperta dalla procura dorica.

ANCORABENTONTE
Gli operatori hanno effettuato l'intervento di ripulitura dai graffiti i muri della Galleria Dorica. Gli operatori hanno effettuato l'intervento di ripulitura dai graffiti i muri della Galleria Dorica. Gli operatori hanno effettuato l'intervento di ripulitura dai graffiti i muri della Galleria Dorica.

Il Resto del Carlino (ed. Bologna)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Caos tir: «Fate strada al porto»

Ancona, code e gas per uscire dallo scalo. Venti anni di progetti

Maria Gloria Frattagli

ANCONA È STATO argomento di dibattiti elettorali, di confronti ministeriali, di paroloni grossi e di atteggiamenti di parte. Chi la voleva a Ovest, chi aveva pensato di farla a Nord, chi aveva detto che non ce ne era bisogno e chi era convinto della sua facilità di attuazione. In tutto questo - parliamo dell' indispensabile collegamento del **porto di Ancona** con la grande viabilità, cioè di un asse che convogli le merci fuori dallo scalo marittimo adriatico - c'è un quartiere nella morsa del traffico e ormai anestetizzato dai tubi di scappamento.

Ci sono code interminabili di tir che non fanno nemmeno da che parte andare, e aggiustamenti viabilistici vari (sempre su quel quartiere alla canna del gas) che forse hanno peggiorato la situazione invece che migliorarla.

IN CIRCA 18 anni si sono formati due Comitati, il primo contro l'uscita a Ovest, e poi quello di Torrette anche contro soluzioni raffazzonate e ammorbanti verso il loro quartiere. Venuti meno i capostipiti della protesta, anche queste sono cessate senza nuovi ereditieri. Nel 2017 la nuova e ultima bocciatura, quella che ha fermato il progetto a Nord. La proposta era stata avanzata dall'amministrazione comunale, e prevedeva un tracciato a due corsie per circa un chilometro, in posizione complanare con la viabilità comunale nel tratto lungomare (attuale via Flaminia).

IL TRACCIATO proposto successivamente si discostava dalla viabilità esistente sviluppandosi in variante a Sud del polo ospedaliero di Torrette per poi ricollegarsi allo svincolo della Statale 16. Ma la presenza della grande frana e i ridotti raggi di curvatura, porterebbero alla necessità di consistenti allargamenti della sezione trasversale per consentire la visibilità per le manovre previste dalla legge, quindi con aggravio di costi.

L'Anas ha messo in evidenza la necessità di studiare, di concerto con il Comune, i possibili corridoi disponibili per soluzioni alternative che prevedano un allaccio spostato più verso Sud, con l'obiettivo di incrementare i raggi di curvatura minimizzando gli allargamenti trasversali.

INSOMMA, i progetti da prendere in considerazione possono essere altri, ma non questo. Compreso il fatto che l'ex concessionaria di auto di via Flaminia andrà all'asta tra qualche settimana al costo base di 500mila euro. «Fossi stato il Comune - ha detto il capogruppo Stefano Tombolini - l'avrei comprato io e avrei dato il via alla realizzazione dell'uscita dal **porto** con l'abbattimento di questo grande edificio». Ma il Comune non sembra nemmeno aver preso in considerazione questa ipotesi. Almeno non per ora.

MA A CHE punto siamo? «Il progetto di Uscita a Nord - fa il punto della situazione l'assessore al **Porto** e Bilancio, Ida Simonella - è stato avviato dall'Anas così come previsto nel protocollo d'intesa firmato con l'allora ministro Delrio. Si tratta infatti di un'opera Statale, come lo era del resto l'Uscita a Ovest. Proprio per capire qual è la situazione e capire quali sono le intenzioni, il sindaco Mancinelli, il presidente dell'Autorità portuale di Sistema, Rodolfo Giampieri e il presidente della Regione, Luca Ceriscioli, hanno chiesto formalmente, fin dall'estate scorsa, un incontro al ministro Toninelli, a cui non è seguita nessuna risposta».

Non rimane quindi che la speranza. «Siamo fiduciosi - aggiunge l'assessore - che l'opera possa essere finanziata dal governo. Il confronto tra i costi stimati e i benefici attesi per la collettività, sullo scalo portuale e tutto il sistema imprenditoriale, è ampiamente a favore di questi ultimi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: demolizione silos darsena Marche

Avviata fase per abbattimento dei 34 edificati sull'area in concessione

Massimo Belli

ANCONA Trasformazione, parola chiave per il porto di Ancona. Un percorso di cambiamento legato al cambiamento del mercato come per il settore dei cereali, che ha visto una forte e irreversibile riduzione dei traffici nello scalo. Una riflessione di mercato che ha contribuito, è stato spiegato in una conferenza stampa nella sede dell'AdSp, assieme all'indispensabilità di una profonda e onerosa manutenzione straordinaria dei manufatti, alla mancata richiesta del rinnovo di concessione demaniale di Silos Granari Sicilia e di Sai, a quanto previsto dalla pianificazione urbanistica, alla decisione di recuperare l'area per altre attività portuali, con relativo abbattimento dei 46 silos complessivi che si trovano alla darsena Marche, 34 del concessionario Silos Granari della Sicilia srl (alti 28 metri) e 12 di Sai srl (alti 44 metri). 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. Da ieri, dentro l'impianto, è iniziata la fase propedeutica all'abbattimento dei silos edificati sull'area in concessione. La decisione del Comitato di gestione portuale Il 31 Dicembre 2019 scadranno le concessioni alle società Silos Granari della Sicilia srl e Sai srl che gestiscono i silos utilizzati per i traffici dei cereali nella darsena Marche dell'area commerciale del porto di Ancona. Con le due società concessionarie, l'Autorità di Sistema portuale, alla sottoscrizione degli atti a Gennaio 2016, si era impegnata a comunicare 18 mesi prima della scadenza le proprie valutazioni sulla futura destinazione di queste aree demaniali. E' stato, quindi, approvato all'unanimità dal Comitato di gestione dell'AdSp il 27 Giugno 2018 un indirizzo sull'area che non prevede più l'utilizzo dei silos. Motivazioni principali della decisione del Comitato di gestione Traffici cereali e politiche nazionali per il settore Il piano cerealicolo nazionale del ministero delle Politiche agricole e forestali del 2016 prevede la necessità di razionalizzare i flussi logistici, di dismettere i centri più obsoleti, per ragioni logistiche, ambientali e igieniche, e di ammodernare le strutture di ricezione del prodotto e dei sistemi di stoccaggio. L'analisi dei dati, tra il 2010 e il 2017, della portualità adriatica ha evidenziato la sempre maggiore concentrazione del traffico negli scali di Ravenna (1,9 milioni di tonnellate nel 2017) e Bari (1,6 milioni di tonnellate nel 2017) in quanto scali in prossimità delle grandi aziende di trasformazione. Il porto di Ancona, invece, ha movimentato 217 mila tonnellate, con un continuo trend negativo. Dal 1 gennaio 2018 ad oggi sono state movimentate soltanto circa 20 mila tonnellate. Costi interventi di manutenzione sugli impianti Sui silos, costruiti negli anni '60, sarebbe stato necessario prevedere interventi di manutenzione straordinaria che, una valutazione effettuata da una qualificata società, ha stimato essere di circa 7 milioni di euro. Una cifra difficile da ammortizzare sulla base dei flussi di traffico che hanno caratterizzato l'ultimo decennio, sempre in costante e progressiva diminuzione. Richiesta di concessione Alla data del 30 Giugno 2018, scadenza della decisione di indirizzo dell'area da parte del Comitato di gestione portuale, non sono pervenute domande di rinnovo di concessione demaniale per l'utilizzo dei silos. Strumenti di pianificazione territoriale La demolizione dei silos si configura come azione coerente alle previsioni dello strumento urbanistico comunale vigente. La redazione del futuro Piano regolatore portuale, che la legge prevede come competenza dell'Autorità di sistema portuale, sarà naturalmente effettuata con l'intesa dell'Amministrazione comunale e inquadrerà le future previsioni ad uso portuale dell'area all'interno di una più ampia strategia di sviluppo dello scalo dorico. Razionalizzazione degli spazi portuali È stata valutata l'esigenza complessiva dello scalo di disporre di spazi adeguati e dimensionati per sviluppare le tipologie di traffici emergenti o in espansione. Una necessità che troverà una risposta nel prossimo Piano regolatore portuale, che sarà definito dopo la stesura del Piano regolatore di sistema portuale di cui, a breve, sarà affidato l'incarico al gruppo di professionisti che lo redigerà. Le superfici a disposizione Questa trasformazione libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro

banchina di 33 mila metri quadrati, che insieme all'area ex Bunge, sulla quale si procede per l'acquisizione, di ben 49 mila metri quadrati, creerà uno spazio complessivo di 82 mila metri quadrati, una vera grande opportunità per lo sviluppo delle attività portuali e per la creazione di nuova occupazione. Grazie all'impegno delle organizzazioni sindacali, le 13 persone occupate negli impianti sono al centro dell'attenzione per una ricollocazione. Mercoledì si svolgerà un'ulteriore riunione del tavolo sul Protocollo per la tutela del lavoro nel porto di Ancona. L'azienda Silos Granari della Sicilia ha aperto ieri il cantiere per le operazioni propedeutiche alla demolizione dei 34 silos edificati sulla propria concessione. L'intervento sarà effettuato per la maggior parte con abbattimento meccanico controllato e con tecnologie innovative con microcariche esplosive, realizzato da imprese specializzate e in giornate programmate. A breve sarà definito, dall'azienda demolitrice, e reso pubblico, il cronoprogramma dei lavori, che dovrebbero concludersi entro metà giugno. Altrimenti, l'intervento sarà sospeso durante la massima stagione di traffico dei traghetti per poi riprendere a settembre. Durante la conferenza stampa, convocata ieri per illustrare i lavori di demolizione, Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema portuale ha precisato che Questa trasformazione è l'evidenza che il porto di Ancona accetta la sfida della modernità e della contemporaneità, guarda in faccia l'evoluzione dell'economia e del mercato, che sta crescendo in maniera diversa nello scalo. Il porto cambia e si evolve con il mercato, per continuare ad essere a fianco delle imprese cercando di favorire opportunità per lo sviluppo delle attività portuali e la creazione di nuova occupazione. Per il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli la riorganizzazione di quel pezzo di città è un tema che ha attraversato la città per almeno trent'anni, siamo arrivati adesso ad un punto di svolta positiva per l'evoluzione del porto di Ancona. Mentre l'assessore comunale al Porto, Ida Simonella, ha sottolineato il valore di un intervento su un'area che segna un salto di discontinuità nella prospettiva di crescita dello scalo dorico, con un orizzonte di sviluppo e di programmazione a medio-termine. Il contrammiraglio Enrico Moretti, direttore marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona ritiene che questa sia una scelta ponderata e condivisa, che consentirà al porto di recuperare spazi per l'economia portuale e del territorio. Infine, il presidente della Camera di Commercio delle Marche, Gino Sabatini, ha detto: abbiamo oggi un peso e la possibilità di farci ascoltare sui tavoli nazionali dove siamo pronti e disponibili a condividere, con Comune di Ancona e Autorità di Sistema portuale, ogni iniziativa che possa favorire la realizzazione di progetti di ulteriore crescita di quest'area e della sua economia, a cominciare dall'indispensabile collegamento fra porto e grande viabilità.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tasse portuali, nuovo ricorso

Italiana Petroli, ex Total Erg, si rivolge al Tar contro l' Authority. Udiienza il 20 marzo Nonostante l' accordo sulle vecchie imposte, spunta a sorpresa un altro contenzioso

IL CASO Non c' è pace sotto la voce tasse a sovrattasse per l' **Autorità di sistema portuale**. Total Erg, o meglio per usare il nuovo nome corretto Italiana Petroli e Raffineria di Roma, ha presentato un nuovo ricorso al Tar del Lazio contro la nuova sovrattassa introdotta da Molo Vespucci. «Annullamento del decreto n. 318/2018 con cui è stata approvata la nuova aliquota della sovrattassa per ogni tonnellata di merce sbarcata e imbarcata nei porti di Civitavecchia e Fiumicino a decorrere dal primo gennaio 2019». È questa la richiesta contenuta nel ricorso depositato lo scorso 19 febbraio al Tribunale amministrativo regionale da Italiana Petroli e sulla quale il Tar deciderà sulla sospensione cautelare il prossimo 20 marzo.

I motivi all' origine del ricorso sono gli stessi che erano stati messi nero su bianco contro gli aumenti degli anni passati, ovvero: eccesso di potere da parte di Molo Vespucci, illogicità manifesta del decreto e difetto di motivazione. Rispetto al passato, questa volta però Italiana Petroli entra anche nel merito della progettualità finanziata con la sovrattassa, puntando in particolare il dito contro il nuovo porto commerciale di Fiumicino, definito «opera irrealizzabile» anche alla luce del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Un capitolo che sembrava ormai archiviato dopo l' intervento del commissario ad acta che prima di Natale aveva disposto il pagamento arretrato della vecchia sovrattassa e dopo l' autorizzazione del Comitato di gestione (provvedimento passato col solo voto favorevole del presidente Francesco Maria di Majo) per procedere ad un accordo transattivo per quanto riguarda il contenzioso sulla tassa.

Ma i colossi del petrolio non mollano e se da un lato pungono l' Adsp per chiudere la trattativa sulla vecchia tassa (dopo aver incassato con provvedimento del commissario ad acta l' intera sovrattassa) dall' altro hanno dichiarato guerra al decreto firmato dal presidente Di Majo. Ora non resta che attendere il 20 marzo per sapere cosa deciderà il Tar che, essendo una fase cautelare, dovrà pronunciarsi solo sulla concessione della sospensiva o meno.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto in crescita del 30% Ma Confcommercio: «È senza collegamenti»

Il viceministro Rixi: sfruttate bene le Zes

Angelo Agrippa

NAPOLI «Attenti ad usare bene l' opportunità delle Zes, le zone economiche speciali, poiché dovranno esercitare la funzione di attrarre nuove imprese, non quelle che sono ad un chilometro fuori dall' area circoscritta».

È l' avvertimento che ha lanciato il viceministro ai Trasporti, il leghista Edoardo Rixi, intervenuto al convegno organizzato da Confcommercio Campania alla Stazione marittima di **Napoli** su «Troppa burocrazia e carenza di infrastrutture bloccano i porti della Campania». Ma sugli interventi dei rappresentanti istituzionali e degli operatori di settore è aleggiato soprattutto il timore che l' interesse commerciale della Cina possa minare gli storici rapporti delle alleanze occidentali e danneggiare le imprese italiane. Insomma, si fa il punto sulle prospettive di crescita del **Porto** di **Napoli** che «quest' anno ha registrato un ulteriore incremento del 30% rispetto all' anno scorso, quando era cresciuto già del 20% rispetto al 2017 - ha spiegato Pasquale Legora De Feo, responsabile logistica e infrastrutture di Confcommercio **Napoli** -. Ma essendo un **porto** storico, risente della limitazione di spazi e della assenza di infrastrutture e funzioni retroportuali». Legora De Feo ha rivolto un invito «a definire un quadro sinergico con gli interporti di Nola e Marcianise. Il nostro scopo è di attivare un tavolo concreto per collegare i due interporti logistici interni, altrimenti ci troveremo nella condizione di rifiutare i traffici».

Marco Di Stefano, della Società italiana studi e progetti di Ingegneria, ha illustrato le potenzialità, ma anche gli impedimenti che arrestano la crescita delle attività portuali campane: «Da un lato, si nutrono grandi aspettative per le spinte del mercato, ma dall' altro è concreta la delusione per una riforma dei porti ancora sostanzialmente incompiuta». Giancarlo Cangiano, direttore marketing dell' Interporto Sud Europa di Marcianise, ha commentato: «Finalmente ci si è resi conto che il sistema logistico non può prescindere dai suoi interporti». Il direttore di Confcommercio **Napoli**, Pasquale Russo, ha lanciato un appello al Governo: «La sinergia tra porti e interporti è essenziale, abbiamo qui il viceministro alle Infrastrutture proprio per sottoporgli le nostre proposte. Si possono creare tantissimi posti di lavoro, ma è ora che i ministri si interfaccino con persone che operano nel settore, perché discutere soltanto negli uffici ministeriali non porta ad alcuna soluzione». La risposta è giunta a stretto giro dal sottosegretario Rixi: «Credo sia importante - ha replicato - partire da **Napoli**, città capitale del Mediterraneo, che può avere un ruolo logistico importante nei prossimi anni. È chiaro che per farlo bisogna superare alcune criticità che ha la portualità partenopea, in particolare la difficoltà di essere collegata logisticamente con altre realtà anche a livello ferroviario. E poi c' è la grande sfida delle Zes che deve essere vista come un modo per portare qua anche nuove produzioni per consentire un aumento delle esportazioni italiane».



Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli contro autoproduzione

(FERPRESS) - Roma, 12 MAR - "L' iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l' ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato". Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero ed il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli. "Il periodo che stiamo attraversando - affermano le Federazioni nazionali - è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. "Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l' assoluta indisponibilità al confronto del Governo e per l' arroganza dirigenziale manifestata da alcune **Autorità di Sistema Portuale**".



Il Dubbio

Napoli

Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli

Roma, 12 mar. (AdnKronos) - "L' iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l' ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato". Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero ed il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli. Il periodo che stiamo attraversando, affermano le Federazioni nazionali, "è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l' assoluta indisponibilità al confronto del Governo e per l' arroganza dirigenziale manifestata da alcune **Autorità di Sistema Portuale**".

The screenshot shows the IL DUBBIO website interface. At the top, there is a navigation bar with the site name 'ILDUBBIO' and a search icon. Below this is a main header with the site name and a date '12 marzo 2019'. A secondary navigation bar lists various categories: POLITICA, CRONACA, ESTERI, CULTURA, GIUSTIZIA, RUBRICHE, SPETTACOLI, and IL DUBBIO TV. The main content area features a large article titled 'Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli' under the 'CRONACA' section. The article text is partially visible, matching the text in the main document. To the right of the article, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, etc.) and a 'Come abbonarsi' button. Below the article, there is a 'I più letti' section with several news items, including one about 'Freccero show in Viglienza' and another about 'Le farine italiane volano all'estero'.

Porto di Napoli, Legora De Feo: Traffici a rischio senza collegamenti con i due interporti

Senza collegamenti su ferro con i due interporti, il porto di Napoli rischia di trovarsi nella condizione di "rifiutare i traffici". A lanciare l'allarme è Pasquale Legora De Feo, ad di Conateco, vicepresidente di Confcommercio Campania e responsabile logistica e infrastrutture di Confcommercio Napoli, intervenuto a un convegno sulla logistica a Napoli organizzato proprio da Confcommercio Campania. Il porto di Napoli, sottolinea Legora De Feo, "cresce e quest'anno registra un ulteriore incremento del 30% rispetto all'anno precedente, quando era cresciuto già del 20% rispetto al 2017. E' chiaro che, essendo un porto storico, ha una limitazione di spazi e quindi, nonostante la velocità degli operatori per sbarcare e imbarcare queste navi, poi c'è tutta una retroportualità che deve funzionare". Legora De Feo invita a "definire un quadro sinergico con gli interporti: attualmente i due interporti, pur offrendo degli spazi infiniti, non sono collegati al porto di Napoli. Vorremmo cercare di lanciare un tavolo concreto che parta da un modello virtuale sul gommato per arrivare poi sul ferro e collegare i due interporti logistici interni con il porto di Napoli, altrimenti ci troveremo nella condizione di rifiutare i traffici", conclude.

The screenshot shows the article page on [il denaro.it](http://il.denaro.it). The main headline is "Porto di Napoli, Legora De Feo: Traffici a rischio senza collegamenti con i due interporti". Below the headline is a photo of Pasquale Legora De Feo, the vice president of Conateco. The article text is partially visible, starting with "Senza collegamenti su ferro con i due interporti, il porto di Napoli rischia di trovarsi nella condizione di 'rifiutare i traffici'". The page also features a navigation menu at the top, social media sharing buttons, and promotional banners for "INCENTIVI" and "CONFININDUSTRIA".

Porti, sciopero e presidio domani a Napoli

Il porto di Napoli "L' iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l' ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato". Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero ed il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli. Il periodo che stiamo attraversando, affermano le Federazioni nazionali, "è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l' assoluta indisponibilità al confronto del Governo e per l' arroganza dirigenziale manifestata da alcune **Autorità di Sistema Portuale**".



Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli

Roma, 12 mar. (AdnKronos) - "L'iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l'ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato". Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero ed il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli. Il periodo che stiamo attraversando, affermano le Federazioni nazionali, "è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l'assoluta indisponibilità al confronto del Governo e per l'arroganza dirigenziale manifestata da alcune **Autorità di Sistema Portuale**". Più Visti Rai, piano industriale verso una direzione in più Rai: piano industriale verso direzione in più, Lega vuole 'approfondimento' (2) Milano: favoreggiamento immigrazione clandestina, polfer arrestato ricercato Rai: piano industriale verso direzione in più, Lega vuole 'approfondimento'



Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli

12 Marzo 2019 alle 12:30

Roma, 12 mar.

(AdnKronos) - "L'iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l'ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato". Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero ed il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli.

Il periodo che stiamo attraversando, affermano le Federazioni nazionali, "è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l'assoluta indisponibilità al confronto del Governo e per l'arroganza dirigenziale manifestata da alcune Autorità di Sistema Portuale".

PIÙ VISTI

- Rai, piano industriale verso una direzione in più >
- Rai: piano industriale verso direzione in più, Lega vuole 'approfondimento' (2) >
- Milano: favoreggiamento immigrazione clandestina, polfer arrestato ricercato >
- Rai: piano industriale verso direzione in più, Lega vuole 'approfondimento' >

Informare

Napoli

Filt, Fit e Uilt confermano adesione e sostegno allo sciopero odierno nel porto di Napoli

Presidio per protestare contro l' autoprodotto Le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno confermato l' appoggio e il sostegno allo sciopero e al presidio odierno nel porto di Napoli per protestare contro l' autoprodotto. «L' iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania, e di altri territori sotto varie forme, contro l' ipotesi di autoprodotto - hanno ricordato le organizzazioni sindacali - rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato». «Il periodo che stiamo attraversando - hanno evidenziato le tre federazioni nazionali - è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l' assoluta indisponibilità al confronto del governo e per l' arroganza dirigenziale manifestata da alcune **Autorità** di **Sistema** Portuale».



The screenshot shows the Informare website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and the Informare logo. Below the header, the date "12 marzo 2019" is displayed. The main article title is "Filt, Fit e Uilt confermano adesione e sostegno allo sciopero odierno nel porto di Napoli". The article text is partially visible, discussing the support for the strike and the issues faced by port workers. There are also some advertisements and a search bar visible on the page.

Intrage

Napoli

Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli

A proposito di: economia , Roma, 12 mar. (AdnKronos) - "L' iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l' ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato". Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero ed il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli. Il periodo che stiamo attraversando, affermano le Federazioni nazionali, "è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l' assoluta indisponibilità al confronto del Governo e per l' arroganza dirigenziale manifestata da alcune **Autorità di Sistema Portuale**". I contenuti di questa pagina sono a cura di Adnkronos Aggiornato il 12/03/2019 12:16.

The screenshot shows the intrage website interface. At the top, there is a navigation menu with categories like 'Presidenzi', 'Assistenza Sociale', 'Fisco', 'Lavoro', 'Salute', 'Salute e Prevenzione', 'Famiglia', 'Consumatori', 'Casa', and 'Assicurazioni'. The main headline reads: 'Porti: sindacati, adesione sciopero e presidio domani a Napoli'. Below the headline, there is a short summary of the article, mentioning the involvement of Filt Cgil, Fit Cisl, and Uiltrasporti. The article text is partially visible, starting with 'Per il sindacato, non c'è ancora legittimità per...'. At the bottom of the page, there is a footer with contact information and a list of services offered.

RassegnaSindacale

Napoli

Porti: sindacati Napoli, sostegno a sciopero contro autoproduzione

La protesta domani, mercoledì 13 marzo

"L' iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l' ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato". Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero e il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli. "Il periodo che stiamo attraversando - affermano le federazioni nazionali - è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l' assoluta indisponibilità al confronto del governo e per l' arroganza dirigenziale manifestata da alcune **Autorità di sistema portuale**".



Stylo 24

Napoli

Anche i lavoratori del porto di Napoli per lo sciopero del 13 marzo

I manifestanti terranno anche un corteo che partirà dal piazzale adiacente l' autorità portuale al varco Pisacane

"Il tentativo di mettere in discussione le attività dei lavoratori portuali, con il rischio di pesanti ricadute occupazionali, utilizzando il "ricatto" del ricordo all' autoproduzione, va respinto con forza". Lo scrivono in una nota le segreterie regionali dei sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti annunciando uno sciopero di 24 ore per mercoledì 13 marzo. I lavoratori Culp, Compagnia Unica Lavoratori Portuali, di **Napoli**, sono in stato di agitazione dal 4 marzo scorso per contestare la richiesta di attivare l' autoproduzione dei traghetti da **Napoli** per la Sicilia avanzata dalla compagnia di navigazione Gnv. Mercoledì i manifestanti terranno anche un corteo che partirà alle 10 dal piazzale adiacente l' autorità portuale al varco Pisacane. "In questi giorni - aggiungono - 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' autoproduzione, al dumping sulla pelle dei lavoratori, alla concorrenza a discapito della sicurezza".



HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA

SOCIETÀ

STYLO24
GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO

Home > Cronaca > Napoli > Anche i lavoratori del porto di Napoli per lo sciopero del 13 marzo

Anche i lavoratori del porto di Napoli per lo sciopero del 13 marzo

I manifestanti terranno anche un corteo che partirà dal piazzale adiacente l' autorità portuale al varco Pisacane

Di Redazione - 12 Marzo 2019

TI OFFRIAMO INFORMAZIONI GRATUITE, RICAMBIA CON UN GESTO DI CORTESIA: CLICCA QUI E LASCIA UN LIKE SULLA PAGINA FACEBOOK DI STYLO24.IT

Seguici su facebook

Nico - La vera storia dei costolani

Autoproduzione, sciopero a Napoli

GIORGIO CAROZZI

Genova - «L' iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania e di altri territori sotto varie forme, contro l' ipotesi di autoproduzione, rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato». Lo affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nazionali, appoggiando e sostenendo lo sciopero ed il presidio di domani, mercoledì 13 marzo, nel porto di Napoli. «Il periodo che stiamo attraversando - affermano le Federazioni nazionali - è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ripresentando - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l' assoluta indisponibilità al confronto del Governo e per l' arroganza dirigenziale manifestata da alcune Autorità di Sistema Portuale».



Salerno Today

Salerno

Dragaggi al porto, ecco le società ammesse al bando per i lavori

Si tratta del colosso belga da 2 miliardi di Euro di fatturato "Jan De Nul", della spagnola "Dravo" e delle italiane "Società Italiana Dragaggi" e "Boskalis". Ora si procederà con la valutazione delle offerte e l'aggiudica

Il colosso belga da 2 miliardi di euro di fatturato " Jan De Nul ", la spagnola " Dravo " e le italiane " Società Italiana Dragaggi " e " Boskalis " sono state ammesse alla procedura di gara per i lavori, da 38 milioni di euro , di dragaggio del **porto di Salerno** . L' iter Ora si procederà con la valutazione delle offerte e l' aggiudica. Ad annunciarlo è la pagina Facebook " Arcan-**Salerno** Cantieri &Architettura " che, da sempre, è aggiornata sui lavori e sui cantieri aperti in città. L' opera potrebbe essere eseguita nei prossimi due anni e terminare nel 2021 . Nessuna manifestazione d' interesse, invece, per il monitoraggio dell' inquinamento acustico e dell' inquinamento atmosferico legato ai lavori.

10 viaggi SARDEGNA Scegli il carnet che fa per te!

SALERNO TODAY Economia

Dragaggi al porto, ecco le società ammesse al bando per i lavori

Si tratta del colosso belga da 2 miliardi di Euro di fatturato "Jan De Nul", della spagnola "Dravo" e delle italiane "Società Italiana Dragaggi" e "Boskalis". Ora si procederà con la valutazione delle offerte e l'aggiudica

Redazione

I più letti di oggi

- Comunicato subterfugio: Dnsd la storia della scienza nel Corso
- Dragaggi al porto, ecco le società ammesse al bando per i lavori

unicef

unicef

L'iter

Ora si procederà con la valutazione delle offerte e

APPROFONDIMENTI

Porto di Salerno: pubblico la gara per il dragaggio. Investimento di 38 milioni euro

7 gennaio 2019

INTERVISTA ROCCO PALESE (FORZA ITALIA) SPRONA: IL SUD NON SIA TAGLIATO FUORI

«Puglia piattaforma ideale tocca a governo e Regione»

«Siamo vittime di un Governo che non solo ignora e danneggia il Sud, ma vuole negarne anche la posizione geopolitica e la conseguente vocazione naturale ad essere piattaforma del Mediterraneo. Per quale ragione il sistema portuale pugliese, e in particolare i porti di Bari e Brindisi che si trovano sulla dorsale adriatica, proprio sulla rotta della Via della Seta, ne sono fuori?». Già una settimana fa, con queste parole, Rocco Palese, salentino di Forza Italia chiedeva risposte politiche e accendeva un riflettore.

Chi dovrebbe dare queste risposte? Chi dovrebbe interpretare la Via della Seta in funzione del Sud?

«Tutti. A cominciare dal presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, che dovrebbe ricordarsi di essere pugliese. E forse è arrivato il momento in cui i presidenti delle Regioni meridionali si facciano sentire, che diano un segnale della loro esistenza almeno in una situazione così importante».

Sta chiedendo al Sud di fare autocritica?

«Anche. Il prossimo 21 marzo il Presidente cinese sarà in Italia per firmare l'accordo e, al momento, l'unico porto italiano inserito è quello di Trieste. E' assurdo che l'Italia si penalizzi da sola e che il Sud si lasci ammazzare dal plotone d'esecuzione quotidiano di questo Governo senza aprire bocca. Ed è assurdo che qualcuno poi se la prenda con l'Europa se il Mezzogiorno ed il Paese vanno in recessione».

Il messaggio è ai due partiti al governo?

«Questa storia non può essere derubricata a ennesima polemichetta tra il M5S e la Lega, richiede il pieno coinvolgimento del Parlamento e delle Regioni del Sud, tagliate fuori da Genova e Trieste».

Eppure a Taranto c' erano i cinesi di Evergreen...

«E questo fa doppiamente rabbia. Chi oggi, pur legittimamente, chiede che venga inserito anche il porto di Taranto, dovrebbe forse fare un 'mea culpa' politico perché si tratta di quegli stessi esponenti regionali che hanno fatto fuggire via da Taranto verso il Pireo i cinesi, di Evergreen, solo per furore ideologico. Solo per dire 'no' ai lavori di cui aveva bisogno lo scalo ionico».

Ma non crede che abbia ragione chi ritiene pericoloso un eccessivo sbilanciamento verso i cinesi?

«Il ragionamento va articolato. Capisco gli schieramenti internazionali e le giuste restrizioni su alcuni settori delicati come le telecomunicazioni e i brevetti. Ma, sempre in un'ottica internazionale, assistiamo a una strategia commerciale di chiusura da parte degli Usa e di apertura da parte della Cina, una apertura che il Sud dell'Europa dovrebbe cogliere per meglio connettersi al Nord. E in questa ottica la Puglia è una piattaforma naturale. E poi, dico io, ma perché rinnegare la nostra storia? La via della seta l' ha aperta un italiano, no? Chissà che direbbe oggi Marco Polo...»

» [g. sum.]



Navi ferme, alberi caduti il maltempo frustra la città

Corso De Gasperi: illeso il conducente dell' auto su cui è precipitato un pino

I disagi maggiori li hanno patiti sicuramente i viaggiatori in attesa nel porto. Il maltempo ha fermato i **traghetti** diretti verso l' altra sponda dell' Adriatico a causa del vento con intensità superiore ai 40 nodi. Traffico sospeso da lunedì sera, molti passeggeri hanno dormito sulle sedie della stazione marittima poi nella giornata di ieri le imbarcazioni hanno ripreso a transitare a singhiozzo: la motonave proveniente dall' Albania e il traghetto in arrivo dalla Grecia, hanno trovato riparo momentaneo nel Golfo di Manfredonia prima del via libera arrivato solo nel pomeriggio.

L' esperienza dell'«Efe Murat» rimasto incagliato una decina di giorni fa in una condizione meteorologica molto simile, ha evidentemente spinto all' estrema prudenza.

Meno grave la situazione nell' aeroporto Karol Wojtyła di Palese, anche se i viaggiatori hanno dovuto consumare attese superiori alla media sia ai banchi del check in, sia negli stessi finger durante le operazioni di imbarco. Disagi lievi, in ogni caso.

Diversa la situazione in città. La mareggiata intensa di ieri mattina ha provocato il rallentamento del traffico su tutta la viabilità prossima al lungomare, da nord a sud.

Oltre tutto, il mare ha portato a terra un' enorme quantità di alghe, la cui rimozione sarà uno dei temi di discussione nei prossimi giorni.

Il vento, come sempre, ha messo a dura prova la stabilità degli alberi. In via Alberotanza numerosi rami spezzati hanno rallentato la circolazione mentre in corso Alcide De Gasperi un pino è venuto giù schiantandosi su una Fiat 500 in transito. Un incidente senza conseguenze gravi (il guidatore è rimasto illeso anche grazie ai cavi del filobus che hanno in qualche modo rallentato la caduta dell' albero), che ha tuttavia messo a rumore residenti e passanti. Traffico in tilt per diverse ore: l' intera zona è stata infatti transennata dalla polizia locale per consentire il lavoro di rimozione.

Immane il lavoro toccato ai vigili del fuoco su tutto il territorio della provincia barese. La protezione civile regionale non a caso ha diffuso un' allerta arancione sulla Puglia a causa dei forti venti di burrasca e dei temporali che dal nord della regione viaggiano veloci verso il Salento.

searcher per ulteriori 45 posizioni portando così a 90 il numero complessivo di visiting che saranno ospitati nel prossimo anno.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Enti partecipati, al via le audizioni pubbliche per nomina componenti

Si svolgeranno martedì prossimo, 19 marzo (a partire dalle ore 9, presso la sala Guadalupi di Palazzo di città), le audizioni pubbliche per gli aspiranti alla nomina negli enti partecipati.

Ne dà notizia il Comune, spiegando nel dettaglio che sono ricercate figure per un componente del Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale, per un componente nel Comitato del Distretto produttivo della nautica da diporto, per il presidente e due componenti del Consiglio di amministrazione della Fondazione Nuovo Teatro Verdi e per due componenti del Consiglio di amministrazione (uno in qualità di vice presidente) nel Consorzio di gestione di Torre Guaceto.

L' audizione sarà, come detto, pubblica, in ossequio al principio della trasparenza delle attività amministrative, in modo tale che ognuno potrà avere contezza diretta delle procedure attuate per le nomine in oggetto.

I cittadini, quindi, potranno partecipare all' audizione dei candidati senza, tuttavia, avere diritto d' intervento.

Dopo la pubblicazione dei bandi, l'amministrazione fa un ulteriore passo in avanti verso le nuove nomine

Torre Guaceto, Verdi, Authority Audizioni pubbliche per i vertici

Martedì prossimo le selezioni: i lavori saranno aperti anche ai cittadini

Comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale**, Distretto produttivo della nautica da diporto, Fondazione Nuovo Teatro Verdi e Torre Guaceto. L'amministrazione è alla ricerca di rappresentanti in una serie di enti partecipati. E lo farà, dopo avere bandito nelle scorse settimane gli appositi avvisi pubblici, con una serie di audizioni che porteranno poi alla scelta.

Ad annunciarlo è la stessa amministrazione comunale, che ha fissato per martedì prossimo, a partire dalle 9, presso la sala Mario Marino Guadalupi di palazzo di città, le audizioni pubbliche per gli aspiranti alla nomina che hanno presentato nelle scorse settimane apposita domanda.

Si tratta, per la precisione, di un componente nel comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mar Adriatico meridionale, un componente nel comitato del Distretto produttivo della nautica da diporto, il presidente e due componenti del consiglio di amministrazione della Fondazione Nuovo Teatro Verdi, due componenti del consiglio di amministrazione (uno in qualità di vice presidente) nel consorzio di gestione di Torre Guaceto. I selezionati per questa seconda fase, tra tutti coloro che hanno presentato domanda, dovrebbero essere poco meno di 25.

«I cittadini - fanno sapere da palazzo di città - potranno partecipare all' audizione dei candidati, senza diritto d' intervento».

Non è la prima volta, a dire il vero, che viene utilizzata questa modalità per la selezione dei rappresentanti del Comune in enti e società partecipate. Già la sindaca Angela Carluccio, infatti, in linea con le promesse fatte in campagna elettorale aderendo alla piattaforma di trasparenza Sai chi voti, aveva utilizzato le audizioni pubbliche per la scelta degli amministratori di Multiservizi e Servizi Farmaceutici.

In quel caso, tuttavia, le nomine conseguenti avevano creato non poche polemiche.

Proprio i rappresentanti in consiglio comunale di Brindisi Bene Comune, che all' epoca, nel 2017, aveva parlato di «specchietto per le allodole in cui i vincitori sono già stati designati in funzione delle logiche di spartizione delle poltrone e di sopravvivenza dell' amministrazione Carluccio». Come a dire che, di per sé, le sole audizioni pubbliche non rappresentano una garanzia.

La stessa modalità, tuttavia, era stata utilizzata successivamente anche dal commissario straordinario Santi Giuffrè nel 2018 per la nomina degli amministratori di Brindisi Multiservizi, Energeko e Servizi Farmaceutici. Amministratori che in questo caso, a differenza dei precedenti, sono durati in carica per molto tempo. Solo quello di Energeko, infatti, poche settimane fa ha rassegnato le proprie dimissioni. Gli altri due, invece, sono ancora al proprio posto.

Anche perché era stato proprio il sindaco, nello scorso mese di settembre, a certificarne i buoni risultati. «I tre professionisti - aveva spiegato - sono stati individuati dalla struttura commissariale con audizioni pubbliche durante le quali sono state valutate la professionalità e le esperienze pregresse. Non solo. Tutti e tre, infatti, hanno portato buoni risultati. A partire dalla Multiservizi che oggi, dopo anni perdite, ha un bilancio positivo». Risultati che sono stati alla base della scelta di continuità. «Ci siamo sentiti - aveva concluso Rossi - di riconfermare gli amministratori per continuare questa operazione risanamento, ma anche miglioramento e maggiore efficacia, delle nostre società partecipate. Un percorso che è stato già avviato e che sta dando i suoi frutti.

Non ci siamo sentiti, dunque, interromperlo per poter occupare le partecipate».

F.R.P.



Dai recuperi di aree e parchi litoranei alla salvaguardia della falesia: un lungo cammino da percorrere I PROGRAMMI

E il Piano della costa attende la discussione in consiglio comunale

Se l'irrisolta vicenda legata alla rideterminazione della dividente demaniale pare volgere verso una conclusione, con la Capitaneria di porto che sta effettuando quanto in suo potere assieme all'Agenzia del demanio per ridefinire i confini del demanio marittimo, sul Piano della costa sembra calato il silenzio. Negli scorsi mesi la Regione ha provveduto a nominare dei commissari ad acta per completare i Piani dei Comuni particolarmente in ritardo con l'iter. Il Comune di Brindisi non dovrebbe correre questo rischio perché il Piano della costa è in fase avanzata: le ultime notizie ufficiali sono risalenti al maggio dello scorso anno, quando lo strumento urbanistico stava scontando la fase di valutazione del Rapporto ambientale e si attendevano gli esiti della consultazione pubblica. Il passaggio successivo, pertanto, dovrebbe essere l'adozione del Piano della costa da parte del Consiglio comunale. Questo strumento consentirà di disciplinare l'utilizzo delle aree demaniali e dovrebbe dare luogo alla creazione di nuovi lidi; qualche anno fa si parlava ad esempio di tre nuovi stabilimenti che sarebbero potuti sorgere nella sola area di Punta del Serrone. E proprio l'esteso parco sul mare rappresenta uno dei punti dai quali ripartire per restituire nuovo impulso alla costa brindisina: l'area verde versa in condizioni di abbandono, con rifiuti portati prevalentemente dal mare accatastati lungo i percorsi vita e tra gli scogli.

Sempre attraverso l'adozione del Piano della costa si dovrebbe individuare una destinazione d'uso per la vecchia Batteria Menga e le case matte, che potrebbero essere sfruttate per finalità turistico-ricettive.

Per un rilancio ad ampio respiro della costa brindisina, però, risulta ancora più importante l'adozione del nuovo Piano urbanistico generale, il cui iter, stando alla volontà dell'attuale giunta, dovrebbe concludersi entro il 2020. Tramite tale strumento urbanistico, ad esempio, si cercherà di trovare una soluzione alla scure che si è abbattuta sui proprietari delle villette di Acque Chiare, il cui futuro dipende soprattutto dagli attesi sviluppi delle vicende giudiziarie oramai giunte alle battute finali.

Il tutto, mentre si spera possano essere individuate soluzioni che possano risolvere efficacemente il problema della pericolosità della falesia, in alcuni punti ancora classificata come Pg3, ovvero ad alto pericolo. I circa tre milioni di euro spesi per rimodularla in alcuni tratti, infatti, non hanno consentito la creazione di nuovi spazi da mettere a disposizione dei bagnanti, essendo stati posti alla base della falesia dei grossi massi che rendono se possibile ancora meno fruibili di prima quelle aree.

Una nuova spiaggia, in realtà, sarebbe già dovuta sorgere l'estate scorsa, ovvero quella di Cala Materdomini. I lavori partiti in maniera celere sono stati interrotti da mesi a causa della caratterizzazione della sabbia, essendo quel tratto rientrante nell'area Sin.

Per tali ragioni, è in corso una lunga interlocuzione con il Ministero dell'Ambiente per verificare la compatibilità della sabbia che dovrà essere utilizzata per il ripascimento di quell'insenatura. Il rischio è che, se la situazione non dovesse sbloccarsi a stretto giro, con l'avvento dell'estate potranno sorgere problemi di viabilità dovuti alla circostanza che i camion che dovranno trasportare la sabbia si potrebbero ritrovare a intralciare il traffico già di per sé particolarmente intenso lungo la litoranea.

Nel frattempo, l'amministrazione comunale sta lavorando per il ripristino della sicurezza proprio sulla Sp 41, per larghi tratti ancora al buio a causa di reiterati furti di rame e atti di vandalismo che hanno interessato la nuova illuminazione della quale si era fatto carico l'Enel.

A.Pez.



Il mare conquista il litorale: saranno rivisti i confini demaniali

L'erosione ha inghiottito le vecchie linee: sono quasi tutte in acqua. Era stato il parlamentare brindisino D' Attis a rilanciare la questione. Il comandante della Capitaneria, Canu: «La soluzione è ormai vicina»

ANDREA PEZZUTO

Da anni si discute della necessaria rideterminazione della dividente demaniale lungo la costa a nord del capoluogo. A causa del fenomeno dell'erosione procurata dalle mareggiate, infatti, in alcuni tratti le aree demaniali sono state cancellate poiché la cosiddetta dividente si ritrova adesso in mare. L'onorevole di Forza Italia Mauro D' Attis, nel luglio scorso, attraverso una nota stampa rese partecipe la cittadinanza circa un'interrogazione presentata al Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti in merito a tale situazione. D' Attis in quella occasione stigmatizzava come fosse noto ormai da troppo tempo che l'azione delle mareggiate lungo la costa del litorale nord del territorio comunale di Brindisi abbia, di fatto, cancellato aree demaniali marittime per lunghi tratti di esso, con la conseguenza diretta che la dividente demaniale vigente, in alcuni tratti, si trovi addirittura in mare. A causa di ciò viene spesso vietata qualsiasi possibilità di intervento pubblico finalizzato alla riqualificazione costiera in termini di suo maggiore godimento, per il fatto che le aree antistanti il mare sono di proprietà privata.

Al fine anche della migliore possibilità di pianificare nuovi lidi, risulta necessario, dunque, aggiungeva D' Attis provvedere alla demanializzazione delle aree interessate al fenomeno e ora appartenenti a privati e conoscere quali e quanti provvedimenti abbia promosso in tal senso il locale comando della capitaneria di porto, atteso che, ad una richiesta pubblica di informazioni formulata nel 2015 dal gruppo consiliare di Forza Italia di Brindisi, non è stata data adeguata risposta. Il ministro ci dica se è a conoscenza della singolare situazione giuridica della maggior parte delle aree del tratto di costa appartenente al comune di Brindisi a nord del suo centro abitato e se intenda fornire una dettagliata illustrazione sulla natura dei provvedimenti promossi dal locale comando della capitaneria di porto in termini di delimitazione e, dunque, demanializzazione delle aree suddette.

A distanza di quasi otto mesi da quell'interrogazione, il parlamentare denuncia la mancata risposta del Ministro. Nel frattempo, però, gli uffici della Capitaneria di porto di Brindisi, con l'avvento del comandante Giovanni Canu, hanno impresso un'importante accelerata alla pratica.

«Quando sono arrivato a Brindisi spiega il comandante -, mi è stato chiesto di risolvere la criticità legata alla ridefinizione della dividente demaniale in alcuni tratti della litoranea. E' stato il primo lavoro svolto durante il mio mandato e praticamente si può affermare che la problematica è in via di risoluzione. Mi sono avvalso della circostanza che il capo del compartimento ha il compito e la responsabilità di ridefinire i confini demaniali, quindi ai sensi dell'articolo 32 del Codice della navigazione ho ottemperato a tutti i passi che andavano effettuati. Ovviamente tali passaggi devono essere condivisi con l'ente tecnico accertatore, pertanto ci siamo sentiti con l'Agenzia del demanio: abbiamo concordato ed effettuato assieme i sopralluoghi e svolto fino in fondo quanto di nostra competenza».

Scendendo nel tecnico e ascoltando chi sta seguendo l'iter all'interno degli uffici della Capitaneria di porto di Brindisi, si evince che nel corso dell'inverno sono stati effettuati sopralluoghi presso i tratti interessati dalle criticità in oggetto, che riguardano 4 chilometri di costa a nord della città. La pratica, per il tramite della Capitaneria, passa poi al Ministero dei trasporti, che nel 2015 stabilì che il comandante della capitaneria non può stabilire i limiti demaniali finché il Ministero non approva un piano di delimitazione della costa che è stato licenziato attraverso la delibera giunta regionale numero 905 del 2018.

I confinanti interessati dalle ridefinizioni sono i proprietari di terreni attigui e la Marina militare, che detiene alcune aree demaniali come ad esempio la spiaggia dei sottufficiali, che l'attuale amministrazione comunale vorrebbe acquisire



nel patrimonio del Comune.

In merito ai terreni dei privati confinanti con la nuova dividente demaniale arretrata, questi hanno il diritto di prelazione sull' acquisto delle aree che saranno alienate dall' Agenzia del demanio. Rispetto invece alle aree demaniali della Marina, dagli uffici della Capitaneria di porto fanno sapere che in realtà la Marina militare, dalle interlocuzioni avute con la stessa per la rideterminazione dei confini demaniali, ha sempre mostrato la volontà di mantenere e riattivare la struttura dei sottufficiali per usi legati ad addestramento militare, volontà espressa ufficialmente anche circa tre anni addietro nel corso di una riunione congiunta.

La disperazione di 40 lavoratori

GIOIA TAURO Si è spostata in Prefettura a Reggio Calabria la protesta dei circa 40 lavoratori della "Universal Services", una delle ditte esterne allo scalo gioiese che si occupano di rizzaggio e derizzaggio, le cui attività sono ferme da qualche mese sulla base di un' interdittiva antimafia che ha avuto come conseguenza la revoca delle autorizzazioni necessarie per operare da parte dell' **Autorità portuale**.

Una rappresentanza di loro ieri mattina ha consegnato brevi manu al prefetto Michele di Bari la lettera aperta inviata lunedì al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Toninelli, e ad altri soggetti istituzionali chiamati ad intervenire, dal presidente della Regione, Oliverio al commissario dell' Authority, Agostinelli.

«A breve - si legge nella missiva - 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** a seguito di indagini sull' azienda, si ritrovano di fatto senza lavoro dal 25 dicembre 2018».

I lavoratori confidano nella nomina di un curatore (l' udienza sul controllo giudiziario è prevista per oggi) che possa sbloccare la situazione.

«Di fatto sarebbe un dramma se vi fosse un esito negativo - si evidenzia nel documento -. Circa 40 lavoratori senza lavoro e senza stipendi: di cosa vivranno i nostri figli, le nostre famiglie essendo tutti monoreddito?».

Si chiede dunque un intervento diretto da parte dei ministri: «Abbiamo apprezzato molto la sua fermezza il giorno dell' intervento all' **Autorità portuale** - si rivolgono gli operai a Toninelli - Lei ha dichiarato che i lavoratori vanno protetti e nessuno dovrebbe perdere il proprio posto di lavoro, solo così si "semina" legalità».

Il delegato della Filt-Cgil, Giuseppe Meduri, ha ribadito piena fiducia nelle Istituzioni ricordando la necessità di tutelare i posti di lavoro.

d.l.

Senza stipendio da Natale protestano in Prefettura e hanno scritto a Toninelli.



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Al Lido del Sole senza più barriere

L' Autorità di sistema portuale ha concesso un' area all' Oftal Sardegna

OLBIA Sarà un' estate più accessibile e godibile per i bagnanti affetti da disabilità che vorranno accedere al litorale olbiese. Nel tratto di competenza dell' **Autorità di sistema portuale**, il Lido del Sole di Olbia ospiterà un nuovo progetto dell' Oftal Sardegna.

«Poco meno di 2mila e 600 metri quadri, compresi gli specchi acquei - spiega una nota dell' **Autorità di sistema portuale** - che ospiteranno una foresteria per il ristoro degli utenti, un locale infermeria e i servizi igienici con le relative docce».

La struttura sarà inoltre attrezzata con pedane di legno amovibili che collegheranno le postazioni, tutte dotate di lettini e ombrelloni, con i servizi e la battigia. L' intera area sarà presidiata da una torretta di avvistamento e salvamento».

Nei giorni scorsi l' **Autorità di sistema portuale** ha rilasciato la seconda concessione all' Opera federativa trasporto ammalati Lourdes «con il preciso scopo di garantire alle persone con disabilità la comoda fruizione di quegli spazi balneari che rientrano nella giurisdizione dell' Ente».

Il progetto si affianca a quello realizzato lo scorso anno dall' Associazione sportiva dilettantistica My Sportabilità, dell' allenatore del Pisa Calcio, Mario Petrone, e strutturata su un' area di 1.126 metri quadri, attrezzata con sdraio, ombrelloni, gazebo, lettini, spogliatoi, bagni con docce, scivoli con percorsi tattili per non vedenti, sedie a rotelle adeguate alle spiagge e torretta per assistente alla balneazione.

«Abbiamo accolto positivamente la richiesta dell' Oftal per il rilascio della concessione demaniale nella parte del Lido del Sole che rientra nella nostra giurisdizione - dice Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna - . Un' iniziativa che, unita a quella di My Sportabilità, per un totale di quasi 4mila metri quadri di estensione, contribuirà ad assicurare una più ampia fruizione della spiaggia per tutti i soggetti affetti da disabilità e per i loro accompagnatori».

Secondo il responsabile dell' **Autorità di sistema portuale** «è un atto che va nella direzione del totale abbattimento delle barriere architettoniche e della creazione di sempre nuovi spazi che possano garantire il pieno godimento delle attività balneari in un contesto familiare e sicuro. Un piccolo passo che, sono certo, sarà da esempio per tante altre iniziative finalizzate a rendere la nostra Sardegna una meta felice e accessibile a tutti».



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Si affiancherà a quella esistente a Lido del Sole

Nuova concessione accessibile ai disabili

Quest' estate la spiaggia del Lido del Sole di ospiterà il nuovo progetto dell' Oftal che prevederà uno spazio balneare privo di barriere architettoniche per bagnanti affetti da disabilità. Poco meno di duemila e seicento metri quadri di spiaggia e specchio acqueo, che ospiteranno una foresteria, un' infermeria e i servizi igienici con le docce; verranno inoltre allestite delle pedane in legno amovibili che collegheranno le postazioni dotate di lettini e ombrelloni con i servizi e la battigia. L' intera area sarà presidiata da una torretta di avvistamento e salvamento.

A rilasciare la concessione della durata di cinque anni, che si andrà ad affiancare a quella già esistente realizzata lo scorso anno dall' allenatore del Pisa calcio, Mario Petrone, è stata pochi giorni fa l' **AdSP** del Mare di Sardegna. «È un atto che va nella direzione del totale abbattimento delle barriere architettoniche. Un piccolo passo che, sono certo, -ha dichiarato Massimo Deiana, presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna - sarà da esempio per tante altre iniziative finalizzate a rendere la nostra isola una meta felice e accessibile per tutti».

)

Lido del Sole senza barriere

Concessione dell'AdSp per un tratto di spiaggia nel golfo di Olbia

Massimo Belli

OLBIA Sarà un'estate senza barriere architettoniche per i bagnanti con disabilità che frequenteranno il litorale olbiese, grazie all'impegno sociale dimostrato dall'Autorità di Sistema portuale. Dopo l'iniziativa dell'Associazione sportiva dilettantistica My Sportabilità, quest'estate il Lido del Sole di Olbia ospiterà anche il nuovo progetto dell'Opera federativa trasporto ammalati lourdes (Ofal) Sardegna. Proprio qualche giorno fa, l'AdSp del Mare di Sardegna ha infatti rilasciato la seconda concessione, per genere, all'Ofal con il preciso scopo di garantire alle persone con disabilità la comoda fruizione di quegli spazi balneari che rientrano nella giurisdizione dell'Ente. Poco meno di 2.600 metri quadri, compresi gli specchi acquei, che ospiteranno una foresteria per il ristoro degli utenti, un locale infermeria ed i servizi igienici con relative docce. Il tutto sarà attrezzato con delle pedane in legno amovibili che collegheranno le postazioni, tutte dotate di lettini ed ombrelloni, con i servizi e la battigia. L'intera area sarà presidiata da una torretta di avvistamento e salvamento. La nuova realtà si affiancherà, quindi, a quella realizzata lo scorso anno dall'allenatore del Pisa calcio, Mario Petrone e strutturata su un'area di oltre 1126 metri quadri. Anche questa attrezzata con sdraio, ombrelloni, gazebo, lettini, spogliatoi, bagni con docce, scivoli con percorsi tattili per non vedenti, sedie a rotelle adeguate alle spiagge e torretta per assistente alla balneazione. Entrambi le concessioni avranno una durata di oltre 5 anni. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha così commentato questa iniziativa sociale: Abbiamo accolto positivamente la richiesta dell'Ofal per il rilascio della concessione demaniale nella parte del Lido del Sole che rientra nella nostra giurisdizione. Un'iniziativa che, unita a quella dell'Asd My Sportabilità, per un totale di quasi 4 mila metri quadri di estensione, contribuirà ad assicurare una più ampia fruizione della spiaggia per tutti i soggetti affetti da disabilità e per i loro accompagnatori. È un atto che va nella direzione del totale abbattimento delle barriere architettoniche e della creazione di sempre nuovi spazi che possano garantire il pieno godimento delle attività balneari in un contesto familiare e sicuro. Un piccolo passo che, sono certo, sarà da esempio per tante altre iniziative finalizzate a rendere la nostra Sardegna una meta felice e accessibile per tutti.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the title 'Lido del Sole senza barriere'. Below the title is a sub-headline 'Concessione dell'AdSp per un tratto di spiaggia nel golfo di Olbia' and a byline 'Pubblicato 19 ore fa da Massimo Belli'. A large photo of Massimo Deiana is featured. To the right is a newsletter sign-up form. Below the photo is a social media sharing section and a list of related articles under 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Al Lido del Sole il secondo stabilimento senza barriere, rilasciata autorizzazione

© Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione
 Proprio qualche giorno fa, l' AdSP del Mare di Sardegna ha rilasciato la seconda concessione, per genere, all' Opera Federativa Trasporto Ammalati Lourdes, con il preciso scopo di garantire alle persone con disabilità la comoda fruizione di quegli spazi balneari che rientrano nella giurisdizione dell' Ente. Poco meno di 2 mila e 600 metri quadri, compresi gli specchi acquei, che ospiteranno una foresteria per il ristoro degli utenti, un locale infermeria ed i servizi igienici con relative docce. Il tutto sarà attrezzato con delle pedane in legno amovibili che collegheranno le postazioni, tutte dotate di lettini ed ombrelloni, con i servizi e la battigia. L' intera area sarà presidiata da una torretta di avvistamento e salvamento. Anche questa attrezzata con sdraio, ombrelloni, gazebo, lettini, spogliatoi, bagni con docce, scivoli con percorsi tattili per non vedenti, sedie a rotelle adeguate alle spiagge e torretta per assistente alla balneazione. Entrambi le concessioni avranno una durata di oltre 5 anni. "Abbiamo accolto positivamente la richiesta dell' O.f.t.a.l. per il rilascio della concessione demaniale nella parte del Lido del Sole che rientra nella nostra giurisdizione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna - Un' iniziativa che, unita a quella dell' A.S.D. "My Sportabilità", per un totale di quasi 4 mila metri quadri di estensione, contribuirà ad assicurare una più ampia fruizione della spiaggia per tutti i soggetti affetti da disabilità e per i loro accompagnatori. È un atto che va nella direzione del totale abbattimento delle barriere architettoniche e della creazione di sempre nuovi spazi che possano garantire il pieno godimento delle attività balneari in un contesto familiare e sicuro. Un piccolo passo che, sono certo, sarà da esempio per tante altre iniziative finalizzate a rendere la nostra Sardegna una meta felice e accessibile per tutti".



OLBIA. Sarà un'estate senza barriere architettoniche per i bagnanti con disabilità che frequenteranno il litorale olbiese di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Dopo l'iniziativa dell'Associazione Sportiva Dilettantistica My Sportabilità, quest'estate il Lido del Sole di Olbia ospiterà anche il nuovo progetto dell'O.f.t.a.l. Sardegna. Proprio qualche giorno fa, l'AdSP del Mare di Sardegna ha rilasciato la seconda concessione, per genere, all'Opera Federativa Trasporto Ammalati Lourdes, con il preciso scopo di garantire alle persone con disabilità la comoda fruizione di quegli spazi balneari che rientrano nella giurisdizione dell'Ente. Poco meno di 2 mila e 600 metri quadri,

TIROS
 107 COLLI DEL LIMBARA
 TOP 100 DEI VINI MIGLIORI DEL MONDO
 SELEZIONATO TRA 100 MILA VINI

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Lo scalo in gravi difficoltà. Il ministro Toninelli non risponde ai sindacati

«I manager lavorano per i concorrenti»

Denuncia della Uiltrasporti: trasferiscono le nostre conoscenze a Tangeri

Il Porto canale naviga in brutte acque. Agitate non solo per la crisi che ha colpito il settore del transhipment. William Zonca, segretario della Uiltrasporti Sardegna, lancia il mayday: ad aggravare la condizione dello scalo commerciale cagliaritano anche il doppio gioco del direttore generale e dei direttori di settore della Cict. I vertici della società che gestisce il porto cagliaritano - secondo il sindacalista - passano la maggior parte del tempo a Tangeri, diretto concorrente di Cagliari. «Lo scalo marocchino cresce e noi precipitiamo verso il baratro». In gioco ci sono centinaia di posti di lavoro e un futuro che potrebbe muovere l'intera economia non solo del sud Sardegna. Il rappresentante sindacale fa una proposta: ridimensionare gli spazi dati in monopolio alla Cict. Un'ipotesi che il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna prende con le pinze: non esiste un piano B in caso di abbandono della società concessionaria.

Corrente alternata William Zonca è un fiume in piena. «Come può un direttore generale, e i suoi uomini più fidati, dedicare solo un giorno alla settimana al Porto canale di Cagliari?»

Come può rilanciarlo se non c'è mai?». Il sindacalista lancia accuse pesanti. «Non solo lo scalo è in stand by, ma stanno trasferendo tutto il nostro bagaglio di esperienze, accumulato in anni di lavoro, in altre realtà. Tangeri intercetta la specialità del nostro scalo: il transhipment, lo smistamento dei contenitori».

Tavolo sguarnito Durante la visita in città per la campagna elettorale per le suppletive in favore del candidato del M5S, il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli aveva garantito il suo interessamento per richiamare all'ordine la società concessionaria. «Sino a oggi abbiamo assistito a un silenzio tombale», afferma Zonca.

«Da Roma, nonostante le promesse e le dichiarazioni elettorali, non arriva alcun segnale. Chiediamo a viva voce un tavolo di crisi ministeriale, lo stesso che è stato istituito per Gioia Tauro». Il sindacalista lancia un appello: «È vero, la società che gestisce lo scalo sta pagando regolarmente gli stipendi e le concessioni. Ma siamo in caduta libera (- 82 per cento negli ultimi anni) e l'orizzonte è buio. Le società dell'indotto stanno soffrendo, gli ammortizzatori sociali dei lavoratori sono prossimi alla scadenza.

Giovedì è in programma un incontro con la Ilerc, per capire come affrontare l'emergenza».

La proposta La Uiltrasporti lancia l'idea di una divisione della concessione. «A fronte dei volumi di traffico degli ultimi tre anni - spiega Zonca - riteniamo che gli spazi attualmente in concessione siano del tutto sotto utilizzati: si tratta di oltre 1500 metri di banchina nei quali si movimentano appena 200.000 teu (container). A titolo di esempio, Contship gestisce a Tangeri una concessione con circa 800 metri di banchina, nei quali movimentano 1.400.000 teu l'anno. In uno spazio di ormeggio analogo a quello di Cagliari, due gestori in competizione tra loro movimentano oltre 3 milioni di contenitori l'anno. Ci chiediamo se possa essere vantaggioso rivedere gli spazi in concessione in base ai volumi di traffico lasciando all'attuale gestore 500 metri di banchina e indire un bando internazionale di gara per gli altri 1000, verificando l'eventualità che qualcuno dei grandi player mondiali dello shipping sia interessato a far rotta su Cagliari».

L' **Autorità portuale** Il presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana non nasconde le difficoltà.

«C'è una perdita molto importante di traffico. I concessionari sostengono che si tratta di un calo temporaneo. Ma il **sistema** regge, ci hanno assicurato che sono in corso trattative commerciali per la ripartenza delle attività». Eppure esistono, almeno formalmente, i presupposti per l'apertura di un procedimento di revoca della concessione.

Una strada che, in questo momento, è complicato prendere in considerazione. Manca un piano alternativo e la scelta consisterebbe in un salto nel buio: chi subentrerebbe alla Cict e, soprattutto, che fine farebbero i suoi dipendenti?

Andrea Artizzu.



Nuovo Triennale delle opere Confronto e rimodulazioni

Infrastrutture strategiche: cosa serve per il decollo

Milazzo L' **Autorità portuale** è pronta ad aprire un confronto con le forze politiche ma anche con gli operatori del porto per capire se effettivamente le opere da inserire nel nuovo Piano triennale dovranno prevedere modifiche rispetto a quelle dell' ultimo vigente (2017-2019) che contiene interventi infrastrutturali importanti che però sembrano destinati a rimanere sulla carta. Tra questi balza agli occhi dalla lettura del documento, il mantenimento della strada di collegamento fra l' asse viario e il porto, prevista dal Prp, che era stata voluta dalla precedente Amministrazione ma che il sindaco Formica a chiare lettere ha detto di non volere anche perché i soldi dovrebbe metterli il Comune seppur con un finanziamento europeo. Dunque un' opera destinata a rimanere nel libro dei sogni. Altra novità rispetto al passato è l' intervento finalizzato alla realizzazione di un ormeggio per navi da crociera esterno al molo foraneo. Previsto, inoltre, l' allargamento del pontile Eolie, con spostamento del terminal passeggeri sul medesimo pontile e la ristrutturazione del fabbricato sul molo Marullo da destinare a nuova sede di Milazzo dell' **Autorità portuale**. Quest' ultimo intervento però contrasta con la nuova progettualità che sempre l' attuale Amministrazione vorrebbe portare avanti su quella banchina, aprendo al diportismo. Ecco perché urge chiarezza.

Le nuove idee sul rilancio turistico del porto trovano sempre in città i consueti oppositori. Silenzio invece quando ciò che viene progettato resta sulla carta. Un esempio? Presto detto.

Sono trascorsi oltre tre anni da quando fu lanciata l' idea di far arrivare le navi da crociera in rada anziché nel porto, operando poi lo sbarco dei passeggeri con barche-navetta, sull' esempio di quanto accade in diverse località del mondo. Un' idea recepita dall' **Autorità portuale** che - era l' estate del 2014 - decise di procedere all' affidamento dell' incarico per la redazione di uno studio di fattibilità dell' intervento denominato "Porto di Milazzo-realizzazione di una infrastruttura portuale atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all' esterno del molo foraneo (sopraflutto)", intervento peraltro previsto nel Pot 2014-2016 per un importo pari a 1 milione di euro. Non si è saputo più nulla. Come dire, un' altra opportunità perduta visto il movimento non solo di Messina ma anche delle Isole Eolie e, in particolare, di Lipari col porto particolarmente affollato anche nei mesi estivi non solo per la presenza di yacht ma anche di navi da crociera di una certa stazza.

r.m.



Autorità portuale Presidente cercasi

Indetto l' avviso per la nomina mentre Gioia Tauro e la Calabria rimangono ancora nel limbo

L' **Autorità portuale** dello Stretto muove i primi passi. I porti di Reggio, Villa San Giovanni, Messina, Tremestieri e Milazzo avranno presto un presidente. Per questa **Autorità di sistema portuale**, nata per volere della politica siciliana che ha bloccato per anni la riforma Delrio, il ministero delle Infrastrutture, guidato da Danilo Toninelli, ha deciso di avviare la raccolta di «manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto. La scelta del nome di chi verrà designato Presidente verrà poi fatta dal Ministro con l' intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, Calabria e Sicilia, sentite le Commissioni parlamentari. La partecipazione all' avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro le ore 24 del 28 marzo».

La nuova governance dello Stretto avrà a breve un nome. Mentre per Gioia Tauro tutto è fermo al palo. Lo "spezzatino" degli scali che ha fatto perdere i porti di Villa e Reggio al **sistema** Calabria avrebbe potuto registrare la simultanea nomina delle governance. Invece è tutto fermo sulla sponda calabra nonostante prima il vice premier Luigi Di Maio a settembre scorso e il ministro Toninelli durante le due visite calabre poi, avessero dato per imminente l' avvio della procedura per la nuova guida dell' Authority di Gioia Tauro e della Calabria. Da un lato-in erra sicula- si accelera; dall' altro lato- in terra calabra- tutto fermo e pare che il motivo sia da attribuire all' azione congiunta del commissario Andrea Agostinelli e dello stesso ministro Toninelli per la procedura di decadenza della concessione delle banchine alla società terminalista (Agostinelli quasi certamente diventerà il nuovo presidente).

Il problema è che questa iniziativa paralizza a tempo indeterminato la stessa **Autorità portuale** dello Stretto perché il commissario di Gioia Tauro non potrà adottare iniziative che vincolerebbero il futuro presidente, il quale, a sua volta, potrebbe non ritardare a tempo indeterminato se non si trova l' accordo tra le regioni. E se dovesse cadere il Governo? Una situazione paradossale: se ad aprile Messina avrà un nuovo presidente, il commissario straordinario di Gioia Tauro non potrà più decidere su Villa e Reggio.

Ma c' è il problema della nomina perché mentre adesso per Gioia Tauro si passerà attraverso il consulto della Regione Calabria, per Messina serve una intesa tra le due regioni, cosa questa che ricordiamo ha fatto saltare tutti i piani della precedente riforma dell' ex ministro Delrio che ha trovato la ferma opposizione dei presidenti della regione siciliana Crocetta e Musumeci.

La domanda resta: perché per Messina, Reggio e Villa la situazione si è sbloccata mentre per Gioia Tauro (che sta attraversando un momento buio e ancora indecifrabile) e i porti calabresi tutto tace?

Quali saranno i tempi per l' indicazione del nuovo presidente? Dopo due anni di attesa, lo "spezzatino" servito freddo, la governance del porto vedrà finalmente un presidente? La pagina del commissariamento che dura da quando terminò l' incarico di Grimaldi sta andando avanti troppo a lungo. Non importa se sia Agostinelli o un altro ma l' importante è dare una guida certa, duratura e autorevole ai porti calabresi.

r.rc.

Prima rigaseconda rigaterza riga.



Alqamah

Trapani

Caso danni al bacino di carenaggio galleggiante. Gregory Bongiorno (Sicindustria TP): "Facciamo un appello alla Regione Siciliana affinché completi i lavori necessari"

leri sera, il forte vento di Tramontana che ha investito la città di Trapani con raffiche di oltre 45 km/h, ha provocato danni al bacino di carenaggio galleggiante che si è spostato dai pali di ormeggio, di alcune decine di metri. L'incidente riapre la questione del bacino di carenaggio, recentemente ristrutturato dalla Regione Siciliana e []

leri sera, il forte vento di Tramontana che ha investito la città di Trapani con raffiche di oltre 45 km/h, ha provocato danni al bacino di carenaggio galleggiante che si è spostato dai pali di ormeggio, di alcune decine di metri. L'incidente riapre la questione del bacino di carenaggio, recentemente ristrutturato dalla Regione Siciliana e di cui si attende il bando per l'affidamento in gestione. Gregory Bongiorno, presidente di Sicindustria Trapani, fa eco all'appello lanciato stamani da Capitaneria di Porto ed autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale per stimolare la Regione Siciliana a lanciare al più presto un nuovo bando per l'affidamento del bacino galleggiante ai privati che permetta finalmente di porre in sicurezza e preservare questa importante infrastruttura da sempre patrimonio e fonte di sviluppo della città di Trapani. "Facciamo un appello alla Regione Siciliana, in qualità di proprietaria del bacino di carenaggio, affinché - dichiara Gregory Bongiorno - completi i lavori necessari e quindi promuova al più presto un nuovo bando per l'affidamento del bacino di carenaggio galleggiante ai privati e consentire così il rilancio di questa importante infrastruttura portuale della città di Trapani".

The screenshot shows the Alqamah website interface. At the top, there's a banner for 'SPORT TIME IL 2X1 DIVENTA GOLD' with a deadline of 'FINO AL 15 FEBBRAIO'. Below this is the website's navigation bar with categories like Home, Cronaca, Politica, Cultura, Economia, Ambiente, Sport, Musica e Spettacolo, Bandi e Avvisi. The main article is titled 'Caso danni al bacino di carenaggio galleggiante. Gregory Bongiorno (Sicindustria TP): "Facciamo un appello alla Regione Siciliana affinché completi i lavori necessari"'. The article text is partially visible, mentioning the damage caused by a strong wind (Tramontana) and the call for a new tender. To the right of the article, there are several advertisements, including 'Politiche 2018', 'Alqamah Quotidiano', 'Bar La Sorgente', and 'clickoso.it'.

Alqamah

Trapani

Si sgancia il bacino di carenaggio per il forte vento. Il segretario generale della Cgil di Trapani Cutrona "l'imperizia e la lentezza della burocrazia continuano a fare danni"

"Al porto di Trapani l'imperizia e la lentezza della burocrazia continuano a fare danni rallentando lo sviluppo e l'occupazione". A lanciare l'allarme sul porto di Trapani, dove il Cantiere navale è chiuso e abbandonato dal 2011 e i traffici marittimi sono drasticamente diminuiti, è il segretario generale della Cgil di Trapani Filippo Cutrona, intervenuto dopo []

"Al porto di Trapani l'imperizia e la lentezza della burocrazia continuano a fare danni rallentando lo sviluppo e l'occupazione". A lanciare l'allarme sul porto di Trapani, dove il Cantiere navale è chiuso e abbandonato dal 2011 e i traffici marittimi sono drasticamente diminuiti, è il segretario generale della Cgil di Trapani Filippo Cutrona, intervenuto dopo che, per il forte vento, il bacino navale galleggiante si è sganciato danneggiando un aliscafo ormeggiato poco distante. "E' scandaloso - dice il segretario Cutrona - che dopo oltre un anno dalla fine dei lavori infrastrutturali del bacino non siano stati ancora avviati i lavori per la ricostruzione dell'impianto elettrico, vandalizzato negli anni di abbandono del cantiere, consentendo l'assegnazione della struttura, di proprietà della Regione siciliana. L'incidente di oggi - prosegue - è scaturito dall'incuria e dall'abbandono a se stesso di un bene pubblico per cui sono stati investiti e spesi milioni di euro, ma che oggi non è fonte di sviluppo e di occupazione di un settore nevralgico per l'economia del territorio". Per la Cgil di Trapani la questione del bacino di carenaggio è strettamente connessa a quella dell'area demaniale del Cantiere navale, dove il bando per l'affidamento è stato aggiudicato da una società che ha vinto la gara d'appalto, ma si attende da mesi che il Ministero dei Trasporti sottoscriva l'atto formale per assegnare dell'area. "La vicenda del Cantiere navale di Trapani e del bacino di carenaggio - dice Cutrona - sta diventando infinita a scapito dell'economia del territorio e dei lavoratori, maestranze altamente qualificate che da otto anni attendono la riapertura della struttura. La politica e le Istituzioni dovrebbero adoperarsi per consentire la rapida ripresa e il rilancio delle attività di riparazione e di cantieristica. La realtà è, invece, quella che giorno dopo giorno il Cantiere e il bacino continuano a perdere pezzi".

The screenshot shows the AlqamahH website interface. At the top, there's a banner for "SPORT TIME IL 2X1 DIVENTA GOLD" with a deadline of "FINO AL 15 FEBBRAIO". Below the banner is the website's navigation menu with categories like Home, Cronaca, Politica, Cultura, Economia, Ambiente, Sport, Musica e Spettacolo, and Bandi e Avvisi. The main article headline reads: "Si sgancia il bacino di carenaggio per il forte vento. Il segretario generale della Cgil di Trapani Cutrona 'l'imperizia e la lentezza della burocrazia continuano a fare danni'". The article text is partially visible, starting with "L'incidente di oggi - prosegue - è scaturito dall'incuria e dall'abbandono a se stesso di un bene pubblico per cui sono stati investiti e spesi milioni di euro, ma che oggi non è fonte di sviluppo e di occupazione di un settore nevralgico per l'economia del territorio". To the right of the article, there are several promotional banners: "Politiche 2018", "Alqamah Quotidiano", "clickoso.it", and "PROIA LA CERAMICA". At the bottom of the article, there are social media sharing options for Facebook and Twitter, and a note about the article's length: "Letto 132 volte".

Danni, maltempo: il porto di Trapani perde pezzi. Si è sganciato il bacino di carenaggio

12/03/2019 15:26:00 Il maltempo di queste ore fa danni a **Trapani**, e in particolare al **porto** dove si è sganciato il bacino di carenaggio. Un episodio di cronaca che rende quanto mai attuale il problema dell'abbandono di gran parte del **porto** di **Trapani**, come evidenzia la Cgil in una nota.: "Al **porto** di **Trapani** l'imperizia e la lentezza della burocrazia continuano a fare danni rallentando lo sviluppo e l'occupazione". Il Cantiere navale è chiuso e abbandonato dal 2011 e i traffici marittimi sono drasticamente diminuiti. Per il forte vento, il bacino navale galleggiante si è sganciato danneggiando un aliscafo ormeggiato poco distante. "E' scandaloso - dice il segretario della Cgil Cutrona - che dopo oltre un anno dalla fine dei lavori infrastrutturali del bacino non siano stati ancora avviati i lavori per la ricostruzione dell'impianto elettrico, vandalizzato negli anni di abbandono del cantiere, consentendo l'assegnazione della struttura, di proprietà della Regione siciliana. L'incidente di oggi - prosegue - è scaturito dall'incuria e dall'abbandono a se stesso di un bene pubblico per cui sono stati investiti e spesi milioni di euro, ma che oggi non è fonte di sviluppo e di occupazione di un settore nevralgico per l'economia del territorio". Per la Cgil di **Trapani** la questione del bacino di carenaggio è strettamente connessa a quella dell'area demaniale del Cantiere navale, dove il bando per l'affidamento è stato aggiudicato da una società che ha vinto la gara d'appalto, ma si attende da mesi che il Ministero dei Trasporti sottoscriva l'atto formale per assegnare dell'area. "La vicenda del Cantiere navale di **Trapani** e del bacino di carenaggio - dice Cutrona - sta diventando infinita a scapito dell'economia del territorio e dei lavoratori, maestranze altamente qualificate che da otto anni attendono la riapertura della struttura. La politica e le Istituzioni dovrebbero adoperarsi per consentire la rapida ripresa e il rilancio delle attività di riparazione e di cantieristica. La realtà è, invece, quella che giorno dopo giorno il Cantiere e il bacino continuano a perdere pezzi".

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se non accetti le condizioni di privacy, ti invitiamo a cliccare sul pulsante "Noi" in basso a sinistra. Se vuoi saperne di più o revocare la tua scelta, clicca su "Noi".

12/03/2019 15:26:00

TP24.it Cronaca

TRAPANI MARSALE MAZARA DEL VALLO ALCAMO SALEMI BELICE PETROSINO ISOLE SICILIA

Danni, maltempo: il porto di Trapani perde pezzi. Si è sganciato il bacino di carenaggio

Il maltempo di queste ore fa danni a Trapani, e in particolare al porto dove si è sganciato il bacino di carenaggio. Un episodio di cronaca che rende quanto mai attuale il problema dell'abbandono di gran parte del porto di Trapani, come evidenzia la Cgil in una nota.: "Al porto di Trapani l'imperizia e la lentezza della burocrazia continuano a fare danni rallentando lo sviluppo e l'occupazione".

Il Cantiere navale è chiuso e abbandonato dal 2011 e i traffici marittimi sono drasticamente diminuiti.

Per il forte vento, il bacino navale galleggiante si è sganciato danneggiando un aliscafo ormeggiato poco distante.

"E' scandaloso - dice il segretario della Cgil Cutrona - che dopo oltre un anno dalla fine dei lavori infrastrutturali del bacino non siano stati ancora avviati i lavori per la ricostruzione dell'impianto elettrico, vandalizzato negli anni di abbandono del cantiere, consentendo l'assegnazione della struttura, di proprietà della Regione siciliana. L'incidente di oggi - prosegue - è scaturito dall'incuria e dall'abbandono a se stesso di un bene pubblico per cui sono stati investiti e spesi milioni di euro, ma che oggi non è fonte di sviluppo e di occupazione di un settore nevralgico per l'economia del territorio".

Per la Cgil di Trapani la questione del bacino di carenaggio è strettamente connessa a quella dell'area demaniale del Cantiere navale, dove il bando per l'affidamento è stato aggiudicato da una società che ha vinto la gara d'appalto, ma si attende da mesi che il Ministero dei Trasporti sottoscriva l'atto formale per assegnare dell'area.

"La vicenda del Cantiere navale di Trapani e del bacino di carenaggio - dice Cutrona - sta diventando infinita a scapito dell'economia del territorio e dei lavoratori, maestranze altamente qualificate che da otto anni attendono la riapertura della struttura. La politica e le Istituzioni dovrebbero adoperarsi per consentire la rapida ripresa e il rilancio delle attività di riparazione e di cantieristica. La realtà è, invece, quella che giorno dopo giorno il Cantiere e il bacino continuano a perdere pezzi".

Farmacie di turno TUTTI GLI ORARI

LETTERE & OPINIONI

Marsala e il problema delle scuole superiori. Se manca la politica...

EDITORIALI

La candidatura ad Elce, l'onore Tranchida, i poteri forti

CALCIO A 5

Con qualche affanno il Profilo Bellus si è imposto 2 a 4 ad Alcamo e...

ISTITUZIONI

Castelvetrano, il Profilo Bellus si è imposto ai cittadini di votare in...

CITTADELANZA

Marsala, il cartello delle ditte petrolifere non è in strada ma in mare...

ANTIMAFIA

Mafia e droga: 32 arresti a Palermo. Gli insospettabili clienti della rete...

ECONOMIA

Economia e rinascita del Mezzogiorno. A Trapani il libro di Pietro Buscetta

POLITICA

Elce, il caso Mauro. "L'assessore e gli incarichi? Tutto in regole"

Porto vietato all' ormeggio Lavori in ritardo

Conduttura di Villamarina, pontone di notte a Bellaria E potrebbero sorgere problemi anche per il dragaggio

ANTONIO LOMBARDI

CESENATICO Il **porto** vietato all' attracco di mezzi navali, pontoni, draghe, aventi larghezza superiore ai 7,5 metri. La motivazione della capitaneria di **porto** starebbe nel fatto che il **porto** non dispone di un adeguato sistema di recupero, nel caso in cui una unità navale ormeggiata alla banchina si "inabissi" nel fondale di 3-4 metri di profondità.

Lavori in ritardo Non è stato sempre così, tuttavia la risoluzione sembra essere stata alla base di un certo ritardo nell' approntare l' inizio del cantiere per la riparazione e la riattivazione della conduttura marina che a Villamarina servirà di nuovo, dopo un guasto durato anni, a rilasciare in mare l' acqua meteorica di seconda pioggia, evitando così che in caso di forti precipitazioni e nubifragi la località di villeggiatura finisca allagata come più volte accaduto.

Messa a bando l' opera idraulica, assegnati i lavori di riprestino della conduttura marina, resa inservibile nel 2016 da un' imbarcazione che navigava fin troppo sotto riva, ora ci sono da accelerare i tempi per la riparazione e la rimessa in esercizio. Il bando prevede una spesa a carico del Comune di 160mila euro, il lavoro è stato assegnato alla Ecotec di Rimini che opera nel settore dei lavori edili marittimi e subacquee.

Motopontone a Bellaria Perla posa e fissaggio delle tubature e il resto dei lavori da realizzarsi in mare ad alcune centinaia di metri dalla spiaggia di Villa marina, è richiesto l' impiego di mezzi e di un motopontone con una dimensione superiore a quello che ora si è deciso di consentire per stazionare nel **porto** di Cesenatico. Differentemente da quanto avveniva in passato non potrà più attraccarvi e rimanervi ormeggiato. Per cui si è dovuta trovare una diversa sistemazione, in un **porto** nelle vicinanze per fare stazionare e attraccare il mezzo navale a fine turno di lavoro e per la notte. La scelta è caduta su quello di Bellaria, un porto più piccolo di quello Cesenatico e magari meno trafficato. Mentre per quanto riguarda i materiali da sbarcare e le condutture da installare si è acconsentito venissero depositati sulla sponda di ponente, nelle adiacenze della porte vinciane.

Il problema dragaggio Un tempo nel **porto** di Cesenatico facevano scalo e stazionavano ormeggiate draghe e pontoni chiamati a operare anche in altri **porti** e località marine. Problemi analoghi per dove ormeggiare imbarcazione e pontoni di carico potrebbero sorgere, anche con più evidenza, quando si tratterà di dragare il **porto** canale. Anche in quel caso occorrerà escogitare altre soluzioni per ormeggiare draghe e pontoni. La spola Nel frattempo per riparazione e riattivazione della conduttura marina, il pontone impiegato dovrà fare la spola dal mare antistante Valverde e il **porto** di Cesenatico per imbarcare il materiale d' uso e mattina e sera far rotta per il **porto** di Bellaria per andare a ormeggiare.



Nuovo porto con le risorse del fiume

Scontro sul piano portuale da oltre cento milioni. De Sanctis: «La Via nazionale aggirata con il pretesto dell' opera fluviale» Merce per 2 milioni di tonnellate e 39mila crocieristi L' analisi costi-benefici punta in alto per giustificare i costi

GUERRA DI CIFRE Due milioni di tonnellate di merci e 39mila passeggeri solo dalle 183 navi da crociera che chiederebbero approdo a Pescara. Passeggeri ai quali andrebbero aggiunti quelli di altre navi e di altri collegamenti, quelli cioè con alcuni porti dell' altra sponda dell' Adriatico e magari anche oltre. Sono solo alcune delle cifre - quelle che più saltano all' occhio - illustrate nel rapporto costi/benefici allegato al Piano regolatore portuale varato nel 2008 da Comune e Regione. Dati che rappresentano le enormi potenzialità del porto pescarese se restituito alla piena operatività ed efficienza ed è su quelle stime di undici anni fa che si fonda oggi il progetto da oltre cento milioni di euro (da trovare). Porto che, per inciso, il presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, ha detto ieri di voler trasferire sotto l' Autorità di sistema portuale del Medio Tirreno a Civitavecchia, e così quello di Ortona, sottraendoli ad Ancona al fine di aprire il corridoio che collega Barcellona ai Balcani, dando seguito all' accordo siglato dai presidenti di Lazio e Abruzzo, Zingaretti e D' Alfonso.

LA QUESTIONE VIA A dispetto dell' imponenza dei lavori, il progetto non passerà all' esame della Via nazionale (Valutazione d' impatto ambientale): questo perché sulla carta non si tratta di interventi infrastrutturali portuali ma solo sull' asse fluviale, che richiedono l' ok della sola Via regionale. Parliamo cioè della costruzione dei moli guardiani per la deviazione del Pescara e dello sfondamento della diga foranea. Inevitabile la polemica che si è subito scatenata tra ambientalisti da una parte e Autorità di sistema di Ancona e Regione dall' altra. «Scelte che nascondono un escamotage per evitare la valutazione d' impatto ambientale a più alti livelli» sostiene Augusto De Sanctis del Forum H2O. E i dati straordinari in ordine al traffico merci e passeggeri sarebbero stati elaborati per giustificare le cifre a otto zeri del mega progetto.

IL DOSSIER Ma per Enzo Del Vecchio, dimissionario ma ancora attivo componente del comitato di gestione dei porti abruzzesi, su nomina della Regione, nell' Autorità di sistema del medio Adriatico, «la relazione sui costi benefici allegata al Piano regolatore portuale è di pubblica disponibilità, dunque non c' è dietro nessun mistero. Quanto ai dati - aggiunge - vanno letti come si deve perché illustrano potenzialità assolutamente in linea con il porto di Pescara». Insomma, tutto sta a rilanciare lo scalo in modo da poter sviluppare nuovi collegamenti. «I 39mila crocieristi sono calcolati sulla base di approdi settimanali da giugno a settembre da qui a cinque anni, con la ripresa della funzionalità dello scalo. Numeri che il Pescara Jet ha superato nella sola stagione estiva, quando il porto lo ha consentito».

FIUME, LAVORI E DRAGAGGIO Quanto alla Valutazione d' impatto ambientale solo regionale, Del Vecchio risponde sereno: «Il progetto da 15 milioni riguarda la deviazione del fiume e lo stesso sfondamento della diga foranea è finalizzato a far uscire al largo le acque del Pescara e rientrano perciò nell' ambito della tabella IV che prevede la sola Via regionale». Opere finalizzate a scongiurare per quanto possibile l' effetto tappo che oggi, insieme alle correnti, determina l' insabbiamento della darsena commerciale. «I lavori al porto sono un' altra cosa, riguardano le banchine, la darsena, il molo sud». E proprio per contrastare l' insabbiamento dei fondali Del Vecchio ha annunciato per oggi l' emissione di un bando da 250mila euro per il dragaggio di altri 22mila metri cubi di sabbia, attraverso il sistema della movimentazione sommersa: la sabbia verrà di fatto spostata dalle zone di accumulo ad altre in modo da consentire il passaggio dei pescherecci in entrata e in uscita dal porto. «La gara sarà aggiudicata in una settimana dopodiché la draga entrerà in azione».

Dunque altri 250mila euro in aggiunta ai milioni spesi per il dragaggio dal 2013 ad oggi senza che il porto di Pescara sia tornato a funzionare davvero un solo giorno e con una vasca di colmata ancora da svuotare. Ed è questa la vergogna più grande.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Altre notizie dai porti italiani

LA FRAZIONE BALNEARE DESTINATA A CAMBIARE IL SUO ASPETTO DOPO I LAVORI CHE PREVEDONO VARI INTERVENTI

In arrivo oltre 400mila euro per sistemare il porto di Savelletri

Finanziamento accordato al Comune dalla Regione Puglia

FASANO. Una buona notizia (per tutti): dalla Regione arriveranno al Comune di Fasano 400mila euro per interventi al **Porto** di Savelletri.

"La Regione Puglia - dichiara il sindaco Francesco Zaccaria - ci ha comunicato che la nostra candidatura al finanziamento di 400.000 euro è stata approvata. Con questi fondi, stanziati appositamente per le politiche a favore della pesca, installiamo cinque banchi coperti e tre chioschi per la vendita diretta del pesce sui moli e realizziamo un nuovo allaccio alla rete fognaria. Previste anche nuova pavimentazione in pietra, per complessivi 900 metri quadri, e nuova illuminazione, nuove panchine, fioriere, cestini portarifiuti e quattro rastrelliere per il parcheggio delle biciclette. Finalmente possiamo anche ristrutturare e riaprire i servizi igienici, aggiungendo quelli per i disabili. Un aiuto concreto al settore della pesca, bisognoso di rilancio, ma strategico anche per il turismo. Questo finanziamento, concesso nell'ambito dei fondi destinati ai Gruppi di azione locale, premia la nostra scelta di abbandonare il Gal (Gruppo di azione locale - ndr) "Alto Salento" e aderire al "Valle d'Itria", del quale siamo l'unico comune costiero".

Per gli operatori della pesca, quelli che sono i "naturali" utenti del **porto** del borgo marinaro, è una buona notizia. Grazie al finanziamento che il Comune ha ottenuto dalla Regione nell'ambito delle ricorse messe a disposizione dei Gal, il **porto** di Savelletri cambierà, ovviamente in meglio, il suo aspetto. L'idea della vendita del pesce "a chilometro zero" è, almeno dalle nostre parti, innovativa e, oltre ad offrire un nuovo strumento di sostentamento ai pescatori, può rivelarsi vincente anche nell'ottica della promozione del territorio anche nei periodi dell'anno che tradizionalmente non sono caratterizzati da notevoli flussi di vacanzieri.



Un altro ambizioso progetto in cantiere

Ora si pensa anche all' ammodernamento di Torre Canne

È stato approvato il 27 febbraio scorso ed è stato presentato in Regione nei giorni successivi il progetto esecutivo dell' ammodernamento del **porto** di Torre Canne, da candidare a finanziamento attraverso il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e per la Pesca.

Si tratta di una misura destinata a "porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all' asta e ripari di pesca".

Il progetto esecutivo prevede un costo di 700mila euro, il doppio di quello preliminare, che aveva individuato interventi per 350 mila euro.

Agli interventi proposti per il miglioramento del **porto** di Torre Canne nel progetto preliminare che prevedevano la realizzazione di bitte e parasigoli in ghisa, parabordi, illuminazione delle banchine a led, un segnalatore marittimo, panchine in pietra e sedute in doghe in legno, una copertura prefabbricata in legno per la vendita diretta del pescato, fioriere in pietra, porta rifiuti in pietra, è stata aggiunta anche la pavimentazione in basolato di tutta l' area antistante il **porto**, che oggi è asfaltata.

L' opera è inserita nel piano triennale delle opere pubbliche del Comune di Fasano.



Le Autorità Portuali stiano al passo coi tempi

di Marco Casale

Il mondo si muove velocemente e le Autorità Portuali non possono più essere soltanto delle buone governanti di casa. Il presidente di Espo, Eamonn O'Reilly, lo dice senza girarci troppo su. «I giorni in cui la Port Authority svolgeva semplicemente il ruolo di sovrintendente sono finiti. I porti devono impegnarsi assieme alle imprese e agli operatori portuali per affrontare i cambiamenti che ci attendono». Risposte in tempi rapidi. È quello che le grandi compagnie di navigazione si aspettano da un ente portuale. O'Reilly lo sa bene: da anni guida la Dublin Port Company, la compagnia di Stato nata nel 1997 dalle ceneri della Old Dublin Port & Docks Board che a Dublino gestisce un'area grande quanto la metà del Phoenix Park, il più grande parco di Irlanda e d'Europa, con i suoi 700 ettari. Il numero uno dell'European Sea Ports Organisation prende in mano un report pubblicato da Espo nel 2016 secondo cui la maggioranza delle autorità portuali, indipendentemente dalla loro forma giuridica, segue oggi il normale diritto commerciale. La creazione di un unico mercato globale ha inevitabilmente portato con sé nuove sfide, mettendo in discussione modelli di business che fino a poco tempo i vari porti impostavano su base nazionale. Si tratta di un fatto incontrovertibile, che dimostra come il porto sia oggi esso stesso un mercato globale, e se l'Autorità Portuale vuole sopravvivere alle sfide del futuro deve poter operare in questo ambito come un ente business-oriented. Lo scontro tra l'Ue e l'Italia sul tema degli aiuti di stato nasce proprio da questo assunto di fondo. L'Unione Europea ha invitato il nostro Paese a modificare la sua normativa in modo da garantire che i porti corrispondano i tributi previsti per le entità commerciali, ma O'Reilly non considera la questione della tassazione dei porti, sia in Italia che in altri Stati membri, come uno scontro di culture tra diversi modelli di governance portuale. Per l'Ad della Dublin Port Company si tratta di un problema che non esiste, così come non esiste un vero gap a livello europeo tra i porti del nord Europa e quelli dell'area Med: «L'unica vera differenza è data dall'insistenza a Nord di enormi complessi portuali industriali dotati di eccellenti collegamenti con le vie navigabili interne». O'Reilly è un europeista convinto, lo si evince anche dalla risposta che dà quando il cronista gli chiede della Brexit: «Il porto di Dublino sta investendo 30 milioni di euro per realizzare posti di ispezione frontaliera sul confine irlandese. Si tratta di una spesa essenziale, ma del tutto dispendiosa. Dobbiamo di fatto destinare circa otto ettari di terreno (pari al 3% dell'intera area portuale) ad attività senza valore aggiunto». Un'altra questione che i porti non possono permettersi di trascurare è la decarbonizzazione: «Se le emissioni annue di gas serra dell'UE ammontano a 4,5 miliardi di tonnellate, quelle del trasporto marittimo internazionale sono pari a 0,8 miliardi di tonnellate. Ridurle a zero avrebbe un impatto equivalente a quello che risulterebbe dalla decarbonizzazione dello Stato membro più grande dell'UE». Nel prossimo futuro l'efficienza di un porto verrà misurata anche su questo tema: «Sono finiti i tempi in cui il successo di uno scalo portuale veniva parametrato soltanto in base alla sua capacità di generare traffico». Il tema della decarbonizzazione si intreccia chiaramente ad altri argomenti che saranno affrontati in modo approfondito durante la prossima Conferenza di Espo, che si terrà a Livorno il 23 e 24 maggio: l'automatizzazione dei processi lavorativi è sicuramente uno di questi: «È indubbio che l'automation abbia potenziali benefici per gli stakeholder: efficiente l'uso dei beni portuali, riduce i costi unitari per gli spedizionieri e offre maggiore sicurezza anche grazie al fatto che a svolgere i lavori potenzialmente pericolosi sono ora le macchine». È il progresso, bellezza. E non può essere fermato, anche se è chiaro che in sede di confronto sindacale occorrerà valutare eventuali misure di compensazione da mettere in campo per evitare licenziamenti collettivi o forme di dequalificazione del lavoratore medio. Ciò premesso, è indubbio che l'automazione «non è una cattiva notizia per l'occupazione in quanto comporterà la necessità di personale altamente qualificato per lavori specializzati che, in alcuni casi, oggi ancora non esistono. La natura del lavoro in banchina è cambiata enormemente a causa della containerizzazione e cambierà nuovamente a causa dell'automazione». Infine, un ultimo pensiero va alle Reti TEN-T, che rappresentano la spina

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie

f t in Q

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie' and social media icons. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of a port worker in an orange safety vest handling large white containers. The article title 'Le Autorità Portuali stiano al passo coi tempi' is prominently displayed, along with the author's name 'di Marco Casale'. A sidebar on the right contains a search bar and a list of related topics such as 'Ambiente Autopilot', 'Portuali', 'Infrastrutture', and 'Innovazione'.

dorsale del nostro continente: per O'Reilly dobbiamo continuare a rafforzare i corridoi multimodali. «E' l'unica arma a nostra disposizione per permettere ai porti di rimanere competitivi, anche nei confronti di quelle realtà limitrofe dei paesi della sponda sud del Mediterraneo che oggi viaggiano su livelli di produttività molto elevati».

Porti: Paita presenta interrogazione alla Camera. Senza chiarezza su rinnovo concessioni gli investimenti sono a rischio

(FERPRESS) - Genova, 12 MAR - "Chiarire l' evidente ed enorme criticità che riguarda i terminal portuali rispetto alla prevista proroga delle concessioni, provvedendo tempestivamente con atti interpretativi a tutela dell' attuale disciplina specifica in capo alle Autorità di Sistema **Portuale**". Lo chiede Raffaella Paita, capogruppo Pd in Commissione Trasporti alla Camera, con un' interrogazione al ministro delle Infrastrutture. "La legge di Bilancio 2018 - spiega - prevede una serie di disposizioni concernenti la gestione del demanio marittimo. In particolare, che i termini e le modalità per la generale revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime sono fissati 'con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, di concerto con il Ministro dell' Economia, sentiti il Ministro dello Sviluppo economico, il Ministro per gli Affari europei, il Ministro dell' Ambiente, il Ministro per gli Affari regionali e la Conferenza delle regioni e delle province autonome'. Tra le misure introdotte la più rilevante riguarda l' estensione della durata delle concessioni dei beni demaniali marittimi di 15 anni a valere dalla data di entrata in vigore della richiamata legge. A tal proposito si evidenzia come suddetta norma possa bloccare i terminal portuali. Si fa presente che la Regione Liguria, con propria circolare, ha esplicitato che la proroga scatterebbe in automatico indipendentemente dal fatto che si tratti di attività turistico ricreative o di attività portuali e servizi pubblici, seppure contestualmente non possono essere rilasciate concessioni né ampliamenti su aree al momento libere. Questo tipo di interpretazione rischia pertanto di bloccare investimenti importanti in Liguria. Secondo l' attuale normativa le Autorità di Sistema **Portuale** possano disciplinare in modo differente le concessioni nei territori delle proprie circoscrizioni". "Le modalità adottate dal legislatore con la Legge di Bilancio 2018 e l' assenza a oggi di disposizioni interpretative e applicative rischia di generare un corto circuito istituzionale con conseguenze economiche pesanti", conclude.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there is a navigation bar with the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. Below this, there are several news snippets and a sidebar on the right containing a 'Log in' section, a 'Mantieniamo quello che gli altri promettono!' advertisement, and a 'DAILYLETTER' subscription form.

Informazioni Marittime

Focus

Confcommercio raccoglie la sfida cinese. Rixi: "Ma con regole d'ingaggio"

Imprenditori e ingegneri si confrontano su "via della seta", interporti e opere pubbliche

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso Governare i cambiamenti che apporterà la via della seta cinese, o perlomeno non farsi esautorare la sovranità, al peggio, o vedersi controllate da aziende estere la maggior parte delle banchine, al meglio. L'ultimo incontro tra Confcommercio, Confrtrasporto e i suoi associati - martedì, a Napoli, alla stazione marittima - fa un bilancio delle esigenze logistiche dell'Italia, il giorno dopo la lettera che le associazioni hanno indirizzato al governo. N'è uscito il ritratto di un paese a forte dipendenza dalla gomma (come tutti, chi più e chi meno), con i porti sempre più saturi (nonostante 24 interporti) e avviluppato nei tempi biblici di realizzazione di un terminal o un'autostrada. Una logica fuori dal mercato. E se a questo aggiungiamo il grottesco dibattito politico su un'opera già in corso, la TAV, la confusione sotto al cielo è grande. Rixi: una via della seta cinese con regole d'ingaggio chiare

«Ci sono 300 opere da realizzare nel nostro paese. Dobbiamo lavorare su ciò che di buono ci dà l'assetto **portuale** stabilito con la riforma dei porti del 2016. Ma per essere efficaci dobbiamo adeguarci al flusso sempre maggiore di tonnellaggio via mare. Per questo, contiamo di realizzare presto un decreto "sblocca-cantieri" per risolvere l'inadeguatezza dei tempi delle opere rispetto al mercato», ha detto il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, nel corso del convegno Confcommercio-Confrtrasporto. Rixi si riferisce ai dragaggi, in particolare, ma anche alla capacità, con una veloce pianificazione infrastrutturale, di saper negoziare con gli investitori cinesi. «Ci vogliono regole d'ingaggio. Spesso quando si cedono quote aziendali non sappiamo neanche a chi vengono cedute. Bisogna riequilibrare il rapporto import-export, non cedere le infrastrutture. Insomma, stabilire paletti, altrimenti rischiamo di fare la fine della Grecia». Il testo dell'intesa Cina-Italia che verrà firmato a fine mese 24 interporti isolati Con il raddoppio del canale di Suez e la sempre più capillare distribuzione delle merci (questa è, in sostanza, la via della seta cinese, termine fumoso ma molto concreto di egemonia politica e commerciale del XXI secolo, potete approfondire qui) la sfida in Italia è organizzarsi in modo adeguato per agganciarsi a questo flusso. Ma ci sono «24 interporti che non collaborano, sviluppandosi indipendentemente. Abbiamo uno scarso coordinamento delle imprese e una complessa burocrazia che paralizza a volte l'operatività dei quindici presidenti delle **autorità di sistema portuale**», precisa Marco Di Stefano, a capo della Società italiana studi e progetti di ingegneria (Sispi). La sfida è moltiplicare gli sbocchi delle merci per alleviare i colli di bottiglia. «Una darsena di Levante con binari da 750 metri ci permette di fare un solo movimento ferroviario nel porto di Napoli, dimezzando i costi di manovra. Solo in questo modo il cargo ferroviario diventa un valore aggiunto», secondo il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Tirreno centrale, Pietro Spirito. «Da un lato abbiamo gli Stati Uniti che depotenziano i trattati, dall'altro la Cina che investe verso l'Europa. Il cinese naviga guardando il sole, ovvero pianifica, e la belt and road initiative è un programma di ricollocamento della loro economia attraverso la ricollocazione della logistica», spiega Pasquale Legora, vicepresidente Confcommercio Campania e amministratore delegato di Conateco, che gestisce il principale terminal container del porto di Napoli (e dalla settimana prossima presidente della neocostituente Confrtrasporto Campania). «Non ci resta che gestire questi cambiamenti in atto, scongiurando il rischio di esautorazione politica. Dobbiamo essere capaci di mettere a **sistema** gli interporti, che non è una cosa che metterebbe a rischio l'identità delle imprese, questo deve essere chiaro alle stesse aziende». - credito immagine in alto.



il memorandum i punti

Porti, banche e siti Unesco Il testo dell' accordo tra Italia e Cina

MARCO GALLUZZO

Il rischio che tutti paventano, da Washington a Bruxelles, è che la Cina faccia quello che vuole, anche a livello geopolitico, nei mercati in cui riesce a penetrare. Sta accadendo in Grecia, potrebbe accadere domani in Italia.

Forse anche per questo nel testo del Memorandum fra Roma e Pechino, che dovrebbe essere firmato a villa Madama a fine mese in occasione della visita di Xi Jinping, ci sono almeno quattro caveat voluti esplicitamente dal nostro governo. Tutti e quattro aprono l' accordo e ne costituiscono la cornice: i principi della Carta delle Nazioni Unite, gli accordi di Parigi sui cambiamenti climatici sottoscritti anche dai cinesi, i principi europei sulla collaborazione con il gigante asiatico e quelli, sempre della Ue, della Strategia di Bruxelles per collegare il Vecchio continente alla Cina.

Non è molto, ma non è nemmeno poco. Il memorandum si muove entro questi binari, ed è come sottoscrivere che anche la Cina dovrà rispettare norme internazionali, regole europee, accordi già firmati.

Cautele, si dirà, ma che rispondono alle perplessità che oggi arrivano dalla Casa Bianca come dalla Commissione dell' Unione europea. Inoltre, ed è un altro caveat, il governo italiano mette nero su bianco che saranno appoggiate «le sinergie fra la Via della Seta e le priorità identificate nel Piano di investimento per l' Europa e le reti trans-europee». Insomma i cinesi potranno investire, anche nelle infrastrutture, ma tenendo ben presenti quelle che sono le linee guida in materia, e i progetti esistenti, della Ue.

Sono invece sei i settori della collaborazione: linee guida normative, supportati dalla AiiB, la Banca per gli investimenti asiatica; trasporti e infrastrutture, che potranno sfociare in progetti comuni come «strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia - tra cui fonti rinnovabili e gas naturale - e telecomunicazioni»; investimenti bilaterali, oltre che comuni in Paesi terzi, e tutto questo avverrà, sia in Italia che all' estero con procedure di appalto «aperte, libere, trasparenti, non discriminatorie, con il rispetto esplicito dei diritti di proprietà intellettuale»; collaborazione finanziaria, cercando sinergie fra le istituzioni dei due Paesi o finanziando congiuntamente progetti in Italia e all' estero; collaborazione culturale, universitaria e in ambito Unesco, arrivando anche a ipotizzare un gemellaggio fra i siti Unesco dei rispettivi Paesi; e infine la cooperazione allo sviluppo ecosostenibile, immaginando politiche congiunte o comuni nel settore della protezione ambientale e dei cambiamenti climatici.

Il «Memorandum of understanding» (Mou) avrà diverse fasi e livelli di attuazione, un processo lungo, che potrà iniziare con programmi pilota nelle aree chiave dell' accordo.

Una concessione ai cinesi sembra invece l' enfasi che viene posta nella promozione della «cooperazione fra capitale privato e pubblico, incoraggiando gli investimenti e il supporto finanziario attraverso approcci diversificati». Essendo quella cinese, per grande parte, un' economia di Stato, con grandi aziende e campioni nazionali che si muovono con aiuti di Stato e sussidi pubblici, il passaggio non è di poco conto. Un preciso punto è poi dedicato alla sostenibilità dei progetti congiunti nei Paesi terzi, che dovranno non solo tenere conto delle «esigenze delle popolazioni», ma anche «assicurarsi della validità e sostenibilità sotto il profilo fiscale, sociale, economico e ambientale». Un modello che ovviamente viene replicato per gli investimenti e i progetti che verranno fatti in Italia.

Alla Commissione governativa Italia-Cina toccherà il compito di monitorare lo svolgimento e i futuri sviluppi dell' accordo, e «le controparti si impegnano a risolvere amichevolmente tutte le controversie derivanti dall' interpretazione del documento attraverso incontri diretti». Questo perché il Memorandum non è un Trattato internazionale, un accordo cogente, ma solo uno schema legale fra due Stati che rimanda a futuri accordi, quello che nel diritto anglosassone è definito un semplice legal framework , che va poi riempito di contenuti. Una precisazione espressamente contenuta



nel documento.

Il Mou avrà una validità di cinque anni, in cui gli Stati dovranno cooperare nelle aree di mutuo interesse, sviluppare progetti, portarli avanti. Poi si rinnoverà automaticamente per altri cinque anni. Per allora, se tutto andrà come da programmi, nei porti di Genova, Palermo e forse Trieste, si parlerà anche cinese.

L' intervista. Progetti - Il direttore generale di Italia-Cina: "Abbiamo un vantaggio, la prima comunità cinese in Europa"

"La via della Seta c' è già, meglio essere pronti"

Salvatore Cannavò

Vincenzo Petrone è stato ambasciatore in Giappone e Brasile, direttore delle relazioni internazionali di Confindustria, presidente di Fincantieri. Oggi è il direttore generale dell' Associazione Italia-Cina, creata da Cesare Romiti, presieduta da Alberto Bombassei crocevia di interessi e idee da parte di grandi gruppi industriali, banche, strutture pubbliche e delle Regioni.

La "Via della Seta" è secondo voi una buona opportunità per l' Italia?

Occorre premettere che la 'Via della Seta' va intesa come una rete, non un progetto di infrastrutture, ma di interconnessioni. E questa rete è già in corso di realizzazione. Dopo il raddoppio del Canale di Suez, la tipologia e il volume del traffico marittimo arrivato nel Mediterraneo e in Italia si è evoluto ed è aumentato.

Perché evoluto?

Perché il traffico delle mega-navi porta-container, quelle da 13 a 20 mila Teu (l' indice di misura dei container, ndr) è aumentato del 56%. Ma ci sono due altri elementi già avviati: le grandi società di costruzione cinesi sono arrivate in forze in tutta l' Europa centro-meridionale: Ungheria, Repubblica ceca, Slovacchia, Balcani. Inoltre hanno acquistato la maggioranza del Pireo, in Grecia, anche se il progetto di fare una ferrovia fino a Vienna si è arenato nei Balcani. Ma la Cina è entrata anche con il 40% nel porto di Valencia in Spagna, nella logistica di Vado Ligure, a Zeebrugge in Olanda.

La conclusione?

Ci piaccia o no la 'Via della Seta' sta già arrivando perché sta arrivando la seconda economia mondiale, che è manifatturiera e con cui abbiamo bisogno di scambiare. L' integrazione Europa-Cina ci sarà, è nell' ordine delle cose.

L' Italia ne può dunque beneficiare?

L' Italia rappresenta un' assoluta priorità dopo il raddoppio del Canale di Suez ma se resteremo 'preda', cioè soggetto passivo dell' investimento altrui, ci limiteremo a qualche infrastruttura e qualche posto di lavoro. Se invece volessimo seriamente negoziare da 'sistema Paese' a 'sistema Paese', come la Cina preferisce fare, i ritorni sarebbero moltiplicati.

Cosa pensa della firma del Memorandum?

Che dopo averlo firmato, bisognerebbe mettere attorno a un tavolo le Agenzie di sviluppo, la Cassa depositi e prestiti, la Sace, le grandi banche, magari creando un veicolo finanziario ad hoc per raccogliere risorse adeguate in modo da presentarsi all' appuntamento con la Cina con capitali da investire. Serve una disponibilità italiana a sviluppare il terminale europeo della Via della Seta marittima in tutte le sue declinazioni, navale, telecomunicazioni, del lancio di grandi iniziative culturali, comunicazione reciproca attraverso piattaforme digitali.

Tra l' altro noi siamo il Paese europeo con la più grande comunità cinese in assoluto, 300 mila persone, di cui 50 mila hanno già una partita Iva, praticamente tutti, tolti bambini e anziani. Quindi un potenziale straordinario.

Che intende per "sistema Paese"?

Che non bisogna svendere porti o banchine a livello locale, ma investire insieme per poi arrivare in Europa con le nostre linee di sviluppo. Finita la visita di Xi Jinping occorrerebbe creare il tavolo con dei bracci finanziari, organismi



strategici del governo per discutere cosa offrire come piattaforma per investimenti comuni.

Pensa che sia reale il rischio sul 5G ?

Noi non abbiamo fatto uno studio approfondito, ma lo faremo perché è un tema caldissimo. Non so dirle se il problema di sicurezza esiste, perché non so se chi paventa il rischio abbia spiegato come il rischio si riveli. Però i tedeschi, che hanno ricevuto un impulso analogo dagli Usa, si sono fatti spiegare in che cosa consiste il rischio e hanno risposto: bene, negozieremo una soluzione con Huawei.

Quindi un atteggiamento pragmatico e non ideologico che corrisponde agli interessi delle due parti. Questo è un metodo per affrontare il problema. Anche la Gran Bretagna considera il problema manageable, gestibile. Un buon metodo.

Porti, strade e merci sulla Via della Seta

Fuori dall'accordo le telecomunicazioni. Memorandum già firmato da 13 Paesi

Antonio Troise

NON CI SONO impegni finanziari. E non è neanche il classico 'trattato internazionale', con obblighi precisi.

Le sette paginette del memorandum italo-cinese sulla nuova Via della Seta, a scorrerle tutte, sono solo una lunga sequenza d'impegni e raccomandazioni, articolati su sei paragrafi. Lette dal versante italiano hanno solo un obiettivo: aprire il ricco mercato cinese alle nostre imprese. Viste dagli americani, invece, potrebbero portare il nostro Paese nell'orbita geopolitica di Pechino. Ma ecco, in concreto, che cosa contiene il memorandum firmato già da altri tredici Paesi.

Gli obiettivi. Il memorandum offre un supporto 'internazionale' alle imprese italiane che vogliono esportare i propri prodotti o investire nel mercato cinese.

Rispettando, però, «i principi della carta europea sullo sviluppo sostenibile e gli accordi di Parigi sul clima». Oggi l'Italia è il fanalino di coda degli investimenti cinesi in Europa che hanno raggiunto i 315 miliardi di dollari dal 2007 al 2018. Inoltre, esportiamo per 13 miliardi, contro i 90 della Germania.

STRADE E PORTI. Al primo posto fra i settori di possibile cooperazione fra i due pesi ci sono i trasporti. A cominciare dai porti. Il primo effetto del memorandum potrebbe essere l'accordo sulla logistica per il porto di Trieste. Ma, nel mirino dei cinesi, c'è anche da tempo lo scalo di Genova. Le due parti, si legge nel documento, «esprimono interesse per lo sviluppo di sinergie fra la Via della Seta e sistema italiano di trasporti e infrastrutture». Fra questi anche la rete europea Ten-T, dove è prevista, tra l'altro, anche la Tav.

I due paesi si impegnano a facilitare le operazioni doganali, a rafforzare soluzioni di trasporto sostenibile e a stabilire procedure di appalto aperte, trasparenti e non discriminatorie.

LE TELECOMUNICAZIONI. Non c'è alcun riferimento, nel memorandum, alle reti digitali e, soprattutto, al 5G, tutti argomenti estremamente sensibili dal punto di vista della sicurezza nazionale. Fuori dall'intesa, quindi, la sperimentazione in cinque città italiane della rete ad altissima velocità di Huawei, la multinazionale cinese che gli Usa hanno da tempo accusato di 'spionaggio'.

COMMERCII PIÙ LIBERI. Nel documento c'è l'impegno a estendere gli investimenti bilaterali e i flussi commerciali, con l'obiettivo «di contrastare gli eccessivi squilibri macroeconomici e opposti al protezionismo e all'unilateralismo».

LA FINANZA. Anche qui la parola d'ordine è quella della 'collaborazione'. Italia e Cina rafforzeranno le comunicazioni e il coordinamento sulle politiche di riforma fiscale. Un modo per evitare le pratiche di dumping, molto diffuse proprio nell'impero di Pechino.

Sarà rafforzato anche il dialogo fra i ministri dell'economia dei due Paesi. Inoltre, banche e istituti finanziari italiani e cinesi coopereranno per sostenere gli investimenti e la raccolta dei fondi per il progetto della Via della Seta.

INFORMAZIONI e programmi pilota. In concreto, il memorandum rafforzerà la cooperazione prevedendo due modalità di intervento. In primo luogo, «lo scambio di visite e dibattiti ad alto livello, mettendo a disposizione reciprocamente le informazioni raccolte nei più svariati campi», per aumentare la «trasparenza e la partecipazione dei cittadini». Ci saranno, poi, programmi pilota nelle aree chiave di collaborazione previste nel memorandum.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



PETRONE DG FONDAZIONE ITALIA-CINA

«Non siamo prede Avremo vantaggi»

Alessia Gozzi

ROMA «IL PUNTO è se vogliamo restare preda o diventare cacciatori». Vincenzo Petrone - direttore generale della Fondazione Italia Cina - non ha dubbi riguardo alla convenienza per l'Italia di ridisegnarsi un ruolo da apripista nella nuova Via della Seta.

Luigi Di Maio sostiene che il memorandum riguarderà solo l'export e non sarà un accordo politico. Davvero le due cose si possono tenere separate?

«È una distinzione molto sottile, visto che l'integrazione economica tra due grandi aree nel lungo periodo porta a reciproche condizionalità. Se sapremo negoziare, la nostra economia trarrà grandi benefici. I porti italiani potrebbero diventare la porta d'accesso dell'Europa per la Cina. Il traffico delle grandi navi container dalla Cina verso l'Europa con almeno uno scalo in un porto italiano con il raddoppio del Canale di Suez è aumentato del 56%.

In realtà l'arrivo in Italia della Via della Seta sta già cominciando. Basti pensare che siamo tra i fondatori e il quarto contribuente della Banca asiatica per le infrastrutture. Le grandi società cinesi di ingegneria sono già molto presenti in Europa e il porto di Vado Ligure ha già stretto l'accordo con una grande società cinese mentre il Porto di Genova ha annunciato l'intesa con la China construction communication company in mano a Pechino. La rete è già arrivata alle porte d'Europa, dobbiamo saperla sfruttare e indirizzare».

La Cina può fare anche da sola senza accordi?

«Non c'è dubbio. La scelta dell'Italia è se vuole essere preda o se vuole chiudere da grande paese quale siamo una serie di joint venture, dai trasporti (corridoi marittimi, stradali e ferroviari) alla logistica, in modo da trattenerne sul territorio una buona parte del valore aggiunto di questa nuova Via della Seta. Il ritorno economico sarebbe molto importante».

Gli investimenti cinesi in Italia si sono un po' fermati, come mai?

«Non solo in Italia. Restiamo sempre un Paese attraente per gli investimenti esteri. Le grandi corporation cinesi li hanno ridotti in tutto il mondo per una scelta strategica del governo di Pechino, cioè concentrare risorse sull'economia interna».

L'intesa con la Cina rischia di vederci in posizione di debolezza?

«La prossima settimana Xi arriverà in Italia accompagnato da tutti i polmoni finanziari della Via della Seta, a partire da Sino Sure, dalla CCC, dalla China Investment Corporation, ecc.. Abbiamo gli strumenti per sederci al tavolo del negoziato se ci mettiamo nell'ottica di utilizzare questa occasione in chiave sistemica, mettendo in azione gli strumenti che abbiamo: Sace, Cdp e i suoi fondi di investimento, Fintecna, le grandi banche come Intesa e Unicredit, il tutto per condividere gli investimenti che ci porteranno a diventare la porta che dal Mediterraneo conduce in Europa centrale e settentrionale».

C'è il rischio di deteriorare i rapporti bilaterali con gli Stati Uniti?

«Non riesco a vedere un rischio di sicurezza. Certo, saremmo tutti più forti se negoziassimo insieme con la Cina, a partire dai grandi Paesi dell'Ue. Noi italiani possiamo competere molto bene con Francia, Germania e Olanda, che sarebbero ben felici di appropriarsi di una parte di questo valore aggiunto. Ma, naturalmente, si potrà, se americani e europei troveranno delle posizioni comuni, negoziare nuove intese con la Cina».



Il ruolo italiano

Quel conflitto Pechino-Usa che la Ue unita deve evitare

Romano Prodi

Pronunciarsi in favore o contro l' accordo che sarà firmato fra il presidente cinese e il governo italiano mi è semplicemente impossibile, dato che non mi sono noti i campi e i termini nei quali questo testo verrà siglato. È quindi altrettanto impossibile stabilire se esso andrà contro precedenti accordi o comuni decisioni dell' Unione Europea. È però utile definire i confini entro i quali ci muoviamo, precisare gli interessi nazionali da portare avanti da soli e quelli che possiamo e dobbiamo difendere soltanto nell' ambito di una politica europea.

Si deve, per prima cosa, premettere che le politiche commerciali sono di totale competenza europea: riguardo ad esse non vi può essere nessuna autonoma presa di posizione italiana. Quanto alla proposta della Nuova Via della Seta, essa, anche se vi sono crescenti problemi sulle sue modalità di esecuzione, ha suscitato l' interesse di tutti i Paesi europei tanto che, Germania e Polonia in testa, si sono affrettati a concludere accordi per nuovi collegamenti ferroviari.

Purtroppo, mentre gli altri hanno agito nel proprio interesse, noi non ci siamo attrezzati per il collegamento con l' Italia anche se, insieme a tutti i maggiori Paesi europei a partire dalla Gran Bretagna, ci siamo giustamente affrettati ad aderire alla Banca Asiatica degli Investimenti e delle Infrastrutture, banca che costituisce il supporto finanziario alla stessa Via della Seta.

Non solo i trattati commerciali ma anche gli interessi economici hanno quindi spinto gli Stati europei ad approfittare delle nuove opportunità che il grande sviluppo asiatico stava preparando per tutta l' Europa. Con lo stesso obiettivo le imprese americane ed europee hanno, fino a un recente passato, moltiplicato i loro investimenti in Cina e hanno aperto le porte agli investimenti cinesi, anche se alcuni Paesi, cominciando dagli Stati Uniti e arrivando all' Italia, sopportano un pesante passivo della propria bilancia commerciale mentre altri, come la Germania e l' Olanda, registrano invece u

n costante attivo. Credo che in questo campo l' Italia possa e debba fare molto di più perché abbiamo con la Cina un commercio relativamente modesto (simile a quello con la Spagna) e un export pari alla metà delle nostre importazioni. Se la politica commerciale deve essere vista con ottica europea la politica che riguarda i porti, così calda nella polemica di questi giorni, deve essere invece valutata con un' ottica puramente italiana. In conseguenza del grande sviluppo asiatico il commercio verso est sta addirittura superando il traffico dell' Atlantico. In questo campo non esiste una politica europea ma una concorrenza fra Paesi europei. Fino ad ora la parte del leone è stata giocata da Rotterdam e dai porti del nord-Europa, anche se il viaggio per arrivare ad essi dall' Asia è di quattro o cinque giorni più lungo rispetto ai porti del Mediterraneo. In seguito si è svegliato il Pireo, in buona parte di proprietà cinese. Tuttavia il congiungimento più efficace fra l' Asia e l' Europa fa capo all' Alto Adriatico e all' Alto Tirreno, che sono a due passi dai grandi mercati dell' Unione. Eppure ne rimaniamo periferici. Se i non ancora noti accordi prevedessero investimenti cinesi in questo campo essi dovrebbero essere ben accolti, anche se messi in atto attraverso la proprietà di parte dei nostri porti. Nessun investitore, a qualsiasi Paese appartenga, può infatti portarci via i nostri moli e i nostri bacini. Per mancanza di conoscenze è difficile dare un giudizio se in altri campi molto delicati, come quello delle reti di comunicazione e delle tecnologie relative (come il 5G) ci possano essere accordi tali da mettere a rischio i legami con gli Stati Uniti. Legami che sono sempre stati e, seppure con recenti incomprensioni, sono ancora il punto di riferimento sia della politica europea che di quella italiana. In questo caso, anche se non in conseguenza di una cessione di sovranità come nel settore del commercio ma per una nostra convenienza politica, abbiamo evidentemente l' interesse (o meglio l' obbligo) di consultarci con i nostri partner europei e con gli americani, facendo valere i nostri interessi nazionali nel loro legame con gli



i obblighi comuni. Vi sono inoltre tanti campi nei quali, come ho ripetutamente affermato, Europa e Cina hanno convenienza a collaborare, come ad esempio in una campagna di grandi investimenti in Africa, perché entrambi abbiamo interesse ad un pacifico sviluppo di questo continente. Mi auguro che tutti questi temi vengano approfonditi nel prossimo incontro fra Cina e Italia con la massima franchezza, nella difesa dei comuni interessi e nel rispetto degli impegni esistenti. Da parte italiana mi auguro anche che si spinga affinché la Cina apra negoziati su alcuni punti controversi come il diritto di proprietà intellettuale e il rispetto della disciplina dei brevetti. Si dovrebbe inoltre invitare la Cina a non insistere troppo su una divisione all' interno dell' Unione Europea con la così detta politica dei 16+1 che sembra volere adottare una specie di divide et impera fra i Paesi dell' Est e dell' Ovest. Il che non è interesse di nessuno. Solo una grande Europa Unita può infatti evitare quel conflitto fra Stati Uniti e Cina che molti ritengono inevitabile ma che sarebbe una catastrofe per il mondo intero. Mi auguro che, anche se non se ne conosce ancora il contenuto, quanto si firmerà nei prossimi giorni a Roma possa tenere presente questi interessi e questi problemi, che sono vitali non solo per i rapporti fra Italia e Cina ma per il futuro di tutti noi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Focus

«L' Italia non svenda ai cinesi infrastrutture e competenze»

Simone Gallotti /GENOVA Alle aziende della logistica, quelle radunate in Confetra che ne rappresenta la maggioranza, spaventa «la cessione di asset strategici. E i porti sono certamente tra questi». Nereo Marcucci ieri ha incontrato a Roma il vice premier Luigi Di Maio: «Al Paese servono più produzione ed export, ma c'è un contesto con cui fare i conti e l'ho spiegato al governo: Brexit, oligopolio degli **armatori** e dazi. Sono tre fattori che van no analizzati. Tanto per fare un esempio, il nostro rapporto commerciale con l' Inghilterra vale 21 miliardi». E adesso ci si mette anche la Cina. Marcucci prova a distinguere due aspetti della Via della Seta: uno è positivo, l' altro pericoloso. «Se parliamo di traffici, io sono contento che arrivi più merce della Cina, ne beneficia tutto il Paese. In questo senso approvo gli accordi che hanno firmato il porto di Venezia e quello di Trieste». Certo anche su questo fronte serve reciprocità: «Mi spiego: quel nastro trasportatore marittimo che parte dal Far East e arriva in Europa, deve viaggiare nei due sensi di marcia. Dobbiamo quindi aumentare l' export verso Pechino». Per farlo serve però che anche la Cina si apra a noi: «Ci sarebbero grandi opportunità non solo per i big, ma anche per il resto delle nostre aziende del settore della logistica. Mi piacerebbe quindi che ai grandi operatori italiani e europei, fosse concesso di poter investire ad esempio, nei grandi porti cinesi. Ma vorrei che si aprissero anche opportunità per i nostri spedizionieri che in Asia potrebbero portare il proprio know how e la propria rete». Sul fronte della cessione di asset Marcucci è netto: «Non si deve fare».

Perché «rischiamo di costruire autostrade che poi vengono sfruttate e gestite da altri da altri». Il settore della logistica è preoccupato da un evento politico che non giudica nemmeno così remoto: «E se un giorno i cinesi decidessero di chiudere i rubinetti?». Anche sul fronte delle competenze, Marucci esprime molti dubbi: «Cedere ai cinesi il nostro know how, come quello della progettazione che noi italiani siamo molto bravi a realizzare, o favorirli in un settore come quello delle costruzioni dove annoveriamo dei campioni nazionali, non mi sembra una buona mossa». Il riferimento, non esplicitato, è all' accordo che il porto di Genova ha intenzione di firmare con il gigante cinese Cccc. «Ma i porti in questo scenario non possono essere lasciati soli di fronte al colosso cinese. Serve un' azione addirittura europea, perchè la dimensione è quella continentale».



Il Secolo XIX

Focus

Dall' Italia nessuna critica sui diritti umani e molti dossier di alto livello sul tavolo: perché Pechino scommette su di noi Con il leader una nutrita pattuglia di imprenditori per firmare progetti su infrastrutture, energia e telecomunicazioni

Xi punta tutto sul summit di Roma a caccia di una sponda dentro l' Ue

Francesco Radicioni

Se si esclude uno scalo di mezza giornata in Sardegna fatto da Xi Jinping a novembre 2016, risale al 2009 l' ultima visita di un presidente cinese in Italia. Salvo sorprese dell' ultimo minuto, il leader della Repubblica popolare arriverà in Italia il 21 marzo per una visita di tre giorni. Se al vello istituzionale c' è la volontà di rafforzare la cooperazione politica con il governo gialloverde, ad accompagnare il presidente cinese in Europa - dopo l' Italia, Xi volerà in Francia - ci sarà anche una nutrita pattuglia di imprenditori per firmare progetti su infrastrutture, porti, energia, aviazione e telecomunicazioni. Mentre rimangono incertezze sugli sviluppi del caso Huawei nella battaglia per lo sviluppo delle reti 5G e sull' accordo tra Pechino e Washington sulle tensioni commerciali, Xi conta sulla firma del governo italiano sul memorandum d' intesa sull' iniziativa Belt and Road. Stando a quanto diceva al "South China Morning Post" Ding Chun, direttore per gli studi europei dell' Università Fudan di Shanghai, è stata la crisi del debito italiano a creare l' apertura per espandere le nuove vie della Seta «nel cuore» del potere occidentale. «La partecipazione dell' Italia ha un enorme significato per la Cina in un momento in cui cresce una mentalità da Guerra Fredda a Washington e tra gli alleati occidentali». Secondo alcuni osservatori l' appoggio alla Belt and Road di uno storico alleato dell' America, di un Paese del G7 e della Nato aiuterà anche a migliorare l' immagine di un' iniziativa che negli ultimi mesi è stata spesso oggetto di aspre critiche. Diversi analisti hanno sottolineato il rischio delle «trappole del debito», funzionari di Bruxelles hanno stigmatizzato la tattica del «divide et impera» con cui la Cina ha promosso l' iniziativa in Europa, mentre il vicepresidente degli Stati Uniti Mike Pence ha parlato «di una cintura che stritola» e «di una strada a senso unico».

Insieme a Regno Unito, Germania e Francia, l' Italia è anche dal 2015 tra i membri fondatori della Asian Infrastructure Investment Bank (Aiib): il braccio finanziario della Belt and Road che non aveva mancato di suscitare preoccupazioni a Washington dove era vista come una sfida alle istituzioni finanziarie internazionali.

Già nel messaggio di congratulazioni inviato dal primo ministro cinese a Giuseppe Conte appena insediatosi a Palazzo Chigi, Li Keqiang sottolineava che Pechino e Roma devono «allineare l' iniziativa Belt and Road e la strategia di sviluppo dell' Italia». Sebbene una recente ricerca del Pew Reserch Center indichi che solo il 29% degli italiani ha una visione positiva del gigante dell' Asia, si moltiplicano levisite a Pechino dei massimi esponenti del governo di Roma. Aparte qualche gaffe- come il memorabile «presidente Ping» con cui a Shanghai Luigi Di Maio si è rivolto al leader della seconda economia del mondo - la Repubblica popolare sa anche che da Roma non arriveranno critiche troppo severe sui dossier più sensibili, come i diritti umani.

Stando a quel che scriveva qualche mese fa Reuters, l' Italia è stato l' unico Paese tra i fondatori dell' Unione europea a non firmare una lettera di quindici ambasciatori a Pechino per avere notizie sulla detenzione arbitraria di centinaia di migliaia di persone nella regione musulmana e turcofona dello Xinjiang. Un approccio molto diverso da quello della Cancelliera tedesca Angela Merkel: nonostante la Germania rimanga l' interlocutore più affidabile della Cina in Europa e un fondamentale partner commerciale, Berlino è anche tra le capitali più attive nella difesa dei valori liberali.

Sebbene nel Mediterraneo Pechino abbia già molto puntato sul porto del Pireo e sulla rotta lungo i Balcani, in questi anni l' Italia ha provato a presentarsi come «il terminale naturale» delle nuove vie della Seta. Rimangono però ancora molti punti interrogativi intorno all' iniziativa lanciata nel 2013 da Xi Jinping per ridisegnare le rotte della globalizzazione tra Asia, Africa e Europa: sicurezza, sostenibilità economica e instabilità politica.



Le reazioni

Le imprese non si fidano di Xi " No ad accordi bilaterali spinti"

I dubbi di Boccia, del settore agroalimentare e di Confcommercio Le esportazioni cinesi in Italia cresciute del 14% le nostre solo del 3%

FILIPPO SANTELLI

Dal nostro corrispondente PECHINO Non che si debba per forza seguire Trump, giudicando tutto con i saldi della bilancia commerciale. Però qualcosa vorrà pur dire, se l' Italia l' anno scorso ha esportato verso la Cina merci per 21 miliardi di dollari, uno striminzito 3% di crescita, mentre Pechino ne ha spedite verso lo Stivale ben 33 miliardi, uno spettacolare +14%. Oggi lungo la Via della seta i beni corrono soprattutto in una direzione, quella che fa ricca Pechino: «Tra Italia e Cina non c'è alcuna reciprocità», spiega Luigi Scordamaglia, ad di Cremonini e numero uno di Filiera Italia, alleanza che raccoglie grandi nomi del nostro agroalimentare, da Coldiretti a Ferrero. «Non capisco il vantaggio di consentire l' ingresso nelle infrastrutture strategiche italiane se nel frattempo non viene assicurata parità di accesso per i nostri prodotti e i nostri operatori in Cina».

Il governo, soprattutto i 5Stelle, sta provando a rivendere così il memorandum su One Belt One Road: un' occasione per le imprese tricolori per aumentare commerci e affari con Pechino, in Cina o lungo la Via della seta. Tra le stesse aziende però la reazione è cauta, se non apertamente scettica. Confindustria per esempio dice sì all' intesa, ma senza strappi con i partner strategici tradizionali come Stati Uniti e Europa. «Accordi bilaterali troppo spinti non aiutano l' Italia», ha spiegato il presidente Vincenzo Boccia. E le polemiche degli ultimi giorni mostrano che l' intesa con Bruxelles manca, mentre i malumori americani sono evidenti: questo rischia di complicare la vita ad aziende che, come Leonardo, vendono sia a Pechino che a Washington. Confcommercio ci è andata giù pure più dura, ammonendo che perdere la sovranità delle infrastrutture strategiche significherebbe pregiudicare la nostra **economia del mare**.

Certo, ci sono anche voci positive, nella grande imprenditoria (Bombassei di Brembo) e in quella piccola (Unindustria). Eppure i dubbi sembrano più profondi soprattutto tra gli italiani che in Cina lavorano. In un recente sondaggio della nostra Camera di commercio a Pechino il 70% delle imprese dichiarano di non avere alcuna opinione su i mega cantieri della Via della seta. Si sa che lì lavorano solo le grandi imprese statali del regime comunista, lo spazio è minimo anche per i privati cinesi, figurarsi per gli stranieri.

Nella bozza di testo che circola in queste ore i principi di un rapporto tra uguali ci sono tutti: "trasparenza degli appalti", "parità di condizioni", "rispetto della proprietà intellettuale", "commerci e investimenti aperti e liberi". Peccato che tra quello che Pechino ripete (in tutti i memorandum, molto simili) e quello che fa ci sia di mezzo un oceano. «Il problema non sono le regole, ma la loro applicazione», dice il dirigente di una azienda quotata attiva in Cina, dando voce a un' impressione condivisa: che prima di concedere la sua firma al progetto di Xi, il nostro Paese avrebbe dovuto ottenere molto più del via libera all' export di nocciole e arance, accordi firmati nelle scorse settimane.

«Neanche l' Europa è riuscita a imporre alla Cina il rispetto di standard internazionali - conclude Scordamaglia di Filiera Italia mi sembra difficile che sia l' Italia a farlo».



«L'Italia non chiuda le porte alla Cina»

Preoccupa la posizione degli Stati Uniti, contrari alla partecipazione dell'Ue alla Via della seta

ALBERTO GHIARA

GENOVA. La firma per l'adesione dell'Italia alla Nuova via della seta cinese potrebbe essere posta alla fine di marzo, durante la visita italiana del presidente della Cina, Xi Jinping. Ma la scelta del governo di Roma, rivelata dal Financial Times, fa già discutere. In primo luogo, perché è mal vista dagli Stati Uniti, che, secondo il giornale britannico, ritengono che l'adesione all'iniziativa cinese Belt and road (Bri) non aiuterà economicamente l'Italia, ma anzi danneggerà la sua immagine internazionale. Il portavoce del consiglio di sicurezza nazionale della Casa Bianca, Garrett Marquis, ha definito la Bri «un'iniziativa fatta dalla Cina per gli interessi della Cina». E' un parere che il rappresentante in Italia della compagnia cinese Cosco Shipping, Marco Donati, non condivide. «Siamo fiduciosi afferma Donati che il governo italiano firmi l'accordo con la Cina. Spero che non venga frenato dalla posizione degli Stati Uniti». Secondo Donati, il volume dello scambio commerciale tra Italia e Cina è ormai paragonabile a quello fra Italia e Stati Uniti. In realtà, secondo i dati dell'Ice, prevale ancora quello transatlantico: nel 2016, 62 miliardi contro 44, ma soprattutto una bilancia commerciale di +28 miliardi contro i 9 miliardi con la Cina. Ma a contare, secondo l'agente, sono soprattutto le prospettive future: «L'America di Trump si sta chiudendo, la Cina di Xi Jinping invece si apre. E' un paradosso, se si pensa a com'era la situazione 30 anni fa. Da un lato abbiamo un paese di 300 milioni di abitanti, dall'altra un quattro volte più popoloso. Le prospettive di crescita degli scambi sono a favore della Cina». Donati si fa interprete anche del malumore di molti imprenditori italiani che negli ultimi anni hanno visto affievolirsi le possibilità di fare affari all'estero a causa delle tensioni internazionali: «Gli Stati Uniti ricorda sono un partner che sta mettendo molte taglie ai suoi alleati. Non si può collaborare con la Russia né con l'Iran a causa delle sanzioni. La Cina non mette questi ostacoli. Quindi occorre ragionare. Per il governo italiano non è facile decidere se sia più giusto firmare l'accordo con la Cina o se seguire le indicazioni degli Stati Uniti». Sul piatto, oltre agli scambi commerciali, ci sono anche gli investimenti. La Cina, con il progetto della Nuova via della seta, ha comprato asset in Europa, come per esempio, soltanto pensando al fronte portuale, i terminal di Noatum in Spagna, una quota nel futuro terminal container di Vado Ligure e soprattutto il porto greco del Pireo, dove ha investito un miliardo di dollari. «L'investimento per il Pireo è andato in gran parte a favore dell'economia greca. In Cina è tornato soltanto qualche milione per l'acquisto delle gru, il resto che è stato speso per la costruzione del terminal è andato a imprese greche». Tuttavia gli investimenti complessivi cinesi in Europa sono calati del 40 per cento nel corso del 2018, rispetto all'anno precedente, scendendo a 17,8 miliardi di dollari come certifica uno studio del Merics Institute di Berlino e della società di consulenza statunitense Rhodium Group. Secondo lo studio, questo è dovuto a regole più severe imposte dall'Unione europea, oltre che da una minore disponibilità di liquidi da parte della Cina. «In effetti conferma Donati qualche investimento non è andato bene e adesso stanno più attenti. Ma l'Italia ha bisogno come il pane di investimenti infrastrutturali. Abbiamo ha pochi porti in grado di accogliere navi da 20.000 teu. La situazione è particolarmente difficile al Sud, per i porti di destinazione finale. Non possiamo andare avanti con terminal come quello di Napoli, nato al principio del secolo scorso per le merci varie e oggi utilizzato per i container. Il problema fondamentale è che, a parte pochi casi come il precedente ministro Delrio o l'attuale viceministro Rixi, i governi italiani non sanno che cos'è la logistica né che si tratta di un settore che produce più lavoro di qualsiasi altra industria nazionale. E sui media non se ne parla, neanche in televisione». Il paradosso è che, nonostante che si parli molto di una guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina, i porti statunitensi sono sempre più pieni di merce cinese. Addirittura, nei giorni scorsi Miq Logistics ha diramato un allarme di congestione nei porti della Costa occidentale. La causa sarebbe la minaccia di Trump di introdurre un dazio del 25 per cento su 200 miliardi di dollari di merce proveniente dalla Cina. Ma Don Pierson, segretario del Led



(Louisiana economic development), agenzia del governo della Louisiana dove i cinesi hanno investito 3 miliardi di dollari fra il 2012 e il 2018, si è detto ottimista per un accordo fra Trump e Xi: «Speriamo di accogliere nuove imprese cinesi in Louisiana ». © BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

SCENARIO CAOTICO

Le navi inglesi verso l' Oriente Ma lo sbarco è un' incognita

Davide Zamberlan

Davide Zamberlan Londra Immaginatevi di possedere una compagnia di spedizioni marittime e di inviare le vostre **navi** da Londra in Oriente. Cariche di merci di ogni genere, alcune di queste **navi** impiegheranno oltre 45 giorni per giungere in un porto. Immaginate che durante la traversata cambino le regole doganali che le merci devono rispettare per poter entrare nel mercato di destinazione. L' incognita di nuove leggi, documenti, burocrazia, autorizzazioni, controlli, lungaggini. Senza sapere se e quando le merci saranno sbarcate. È lo scenario caotico che si trovano a fronteggiare decine di cargo già salpati dal Regno Unito ma che non conoscono ancora se, come e quando Londra uscirà dall' Ue.

Secondo quanto racconta il South China Morning Post, i funzionari del consolato inglese di Hong Kong sono estremamente preoccupati che alle **navi** attualmente in viaggio sia rifiutata l' entrata in porto nel caso di un' uscita senza accordo. Perché se è vero che se ci sarà un no deal il Regno Unito perderà a partire dal 29 marzo i benefici di far parte della famiglia europea, uscendo da tutti i trattati firmati da Bruxelles e riprendendo a commerciare secondo i termini dell' organizzazione mondiale del commercio, è lontanissimo dalla verità che questo passaggio possa compiersi in uno schiocco delle dita.

Ci saranno regole, tariffe, quote nuove da rispettare. La narrazione dei brexiteers più duri, la storia di un' uscita relativamente morbida anche in caso di no deal, è una favola.

«C' è molta incertezza, sfortunatamente. È una situazione senza precedenti nella storia recente, un Paese così importante che lascia un' organizzazione commerciale», dichiara Christopher Chan della Holman Fenwick Willan, società di consulenza legale londinese. Se tra Cina e Ue non vi sono accordi commerciali, il che potrebbe rendere più agevole il ritorno di Londra alle regole del Wto, diversa è la situazione tra Giappone e Ue, con un trattato entrato in vigore a febbraio. Stessa situazione per la Sud Corea, con cui Bruxelles ha siglato un accordo di libero scambio. E, dall' altra parte dell' Atlantico, il Canada. In questi casi il ritorno alle regole del Wto comporterà un grande salto all' indietro. Una regressione per prepararsi alla quale servirà molto tempo. Tra le conseguenze della guerra commerciale in corso tra Stati Uniti e Cina, riporta ancora il South China Morning Post, c' è stata anche quella di **navi** Usa cariche di semi di soia che stazionavano al largo dei porti cinesi in attesa dell' attracco. Potrebbe essere un assaggio di ciò che attenderà le merci inglesi. Mancano 16 giorni.



Cosco, il colosso dei traffici marittimi cavallo di Troia dei cinesi in Europa

Francesco Pacifico

IL FOCUS È il braccio marittimo della Cina per controllare i commerci nel mondo. E forse già prima che il governo di Pechino pensasse alla via della Seta, al sistema di infrastrutture (porti, ferrovie, aeroporti, strade e autostrade) da costruire tra Asia, Europa e Africa investendo un miliardo per inondare il Vecchio mondo con le sue merci.

Mettendo all'angolo gli Stati Uniti. In quest'ottica Cosco - terzo colosso al mondo dello **shipping** sotto il controllo governativo - è un avamposto che scarica ovunque milioni di container e controlla i principali scali.

Per capire la sua potenza di fuoco basta citare pochi numeri: alla borsa di Shanghai la sua capitalizzazione è di 66 miliardi di dollari. L'ultimo bilancio disponibile, quello del 2017, parla di un utile netto di 742 milioni di dollari e di un fatturato di 13,3 miliardi. Nella sua flotta, cresciuta anche negli anni del crollo dei noli, ci sono 1.284 imbarcazioni, tra portacontainer (800), navi cisterna e portarinfuse, che hanno una capacità di trasporto di 160 milioni di tonnellate di merci. Soltanto lo scorso gennaio ha visto crescere i suoi traffici dell'8,4 per cento. Cinquantasei sono i terminal nei quali è presente a livello societario. Al riguardo vanno ricordati gli investimenti in Grecia nel Pireo, nel canale di Suez per prenderne il 20 per cento, nella holding spagnola Noatum, che controlla gli scali di Valencia e Bilbao.

Poi c'è una filosofia di azione che è valore aggiunto di natura strategica quanto politica: infatti Cosco offre servizi su tutta la catena dello **shipping**, visto che costruisce e controlla terminal, dà servizi di apporto logistico, è attiva nella finanza marittima, si occupa sia di costruzione sia di manutenzione **navale** fino a impegnarsi nella ingegneria off-shore. Soltanto il volume di vendita globale del carburante trasportato nei suoi bunker supera le 30 milioni di tonnellate, rendendola il player più grande al mondo.

LA GRECIA Questo cesarismo che parte dai mari e arriva alla terra ferma, alla sede dei governi, lo si è visto chiaramente in Grecia: negli anni della crisi del debito e con i partner europei che hanno aiutato il governo ellenico soltanto sul versante finanziario, i cinesi, proprio attraverso Cosco, hanno preso il 67 per cento del Pireo. Negli ultimi anni lo scalo di Atene non è soltanto diventato il più grande sbocco in Europa della produzione cinese: i cinesi, infatti, sono riusciti persino a stringere le maglie di accesso a questo scalo ai danni dei potentissimi armatori locali. Gli stessi ai quali neppure il rivoluzionario premier Alexis Tsipras è riuscito a far pagare le tasse sugli utili all'estero.

L'AFRICA Ancora più indicativa la commessa annunciata da Cosco lo scorso 17 febbraio per il mercato della Guinea. Il colosso dello **shipping** ha ordinato 30 portarinfuse da 210mila tonnellate l'una soltanto per trasportare dal Paese africano alla Cina, e precisamente su mandato della Aluminum Corporation of China (Chalco), svariate quantità di bauxite. E tanto è bastato per rafforzare Pechino nella produzione delle leghe leggere.

Anche in Italia Cosco ha messo più di un piede per costruire la Via della seta. Si è scelto come partner una storica famiglia di armatori come i Cosulich. Nel 2016, quando è ancora sulla carta, ha comprato il 40 per cento dello scalo di Savona-Vado Ligure. Opera in tutti i maggiori scali nostrani: Genova, Trieste, Napoli, Livorno, La Spezia, Ancona, Venezia e Ravenna. Ma adesso vuole crescere ancora e non solo nei traffici: ha dato la disponibilità di dare il suo know how per alcune grandi opere all'interno del porto di Genova, tra le quali la nuova diga foranea.

L'ADRIATICO A Venezia guarda al riassetto dell'area portuale abbandonata ex Montesyndial, mentre nel porto giuliano, potrebbe avere un ruolo nelle nuove strutture ferroviarie, che un giorno potrebbero darà il là a un collegamento diretto tra Trieste e Chengdu. Dietro le quinte, e attraverso la North Adriatic Port Association, spinge per un'alleanza tra i cinque principali porti adriatici (oltre ai già citati Venezia, Trieste e Ravenna ci sono Fiume, in Croazia, e Capodistria in Slovenia). Tanto basterebbe per coagulare su quest'area tutto il traffico che scaturirà dal raddoppio di Suez.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Due società di Pechino si sono offerte di salvare i cantieri navali falliti a Subic

Scontro Cina-Usa nelle Filippine

Nella baia dove manovra la marina militare statunitense

MARTA OLIVERI

Nelle Filippine, il fallimento di alcuni cantieri navali è la conseguenza dello scontro fra Cina e Stati Uniti. La questione si gioca nella baia di Subic che, dalla fine della guerra del Vietnam, ospita la più importante base della marina americana all'estero.

Nelle vicinanze della baia, nel 2006, il gigante sudcoreano del **trasporto marittimo**, Hanjin, ha aperto un immenso cantiere **navale** che durante i picchi produttivi ha dato lavoro a più di 30 mila persone. È il maggiore centro di impiego di manodopera della regione.

Oggi la collera delle famiglie filippine è enorme. Per loro è una questione di sopravvivenza e per le Filippine un dilemma tra le due prime potenze del Pianeta. Il fatto: a Natale 2028, Hanjin Shipyard ha deciso di chiudere il cantiere afflitto da debiti per 1,3 miliardi di dollari (1,16 miliardi di euro), 400 milioni dovuti a delle banche filippine (il più grosso default di pagamenti della storia del paese) e il resto a dei creditori sudcoreani. La chiusura è prevista a fine marzo, secondo quanto ha riportato Le Monde.

Le proteste dei lavoratori continuano ad aumentare e le autorità locali non sono riuscite a ricollocare altrove gli operai. Così, è arrivata l'ora delle scelte per le Filippine: due gruppi cinesi si sono proposti al ministero del commercio e dell'industria come possibili acquirenti.

Intanto, nel corso degli anni, il contesto geopolitico è notevolmente cambiato. Oggi sono le pretese cinesi che preoccupano la regione. Dal 2013 Pechino ha costruito delle isole con piste d'atterraggio e armi antiaeree su dei banchi di sabbia rivendicati anche da Manila nel Mare della Cina meridionale.

In periodo di tensioni, la Cina blocca l'accesso ai pescatori filippini all'atollo di Scarborough, a 200 metri dalla baia di Subic, ma a più di 900 chilometri dall'isola cinese di Hainan.

Davanti a questa realtà, le Filippine si sono rivolte verso il loro alleato Usa e nel 2016 è stato annunciato un accordo che riapriva agli Stati Uniti l'accesso a otto basi dell'arcipelago, fra le quali quella di Subic. Le navi americane vi fanno scalo e conducono operazioni «di libertà di navigazione» nelle acque contestate e effettuano manovre della marina militare spalla a spalla con le Filippine proprio davanti al cantiere **navale**.

L'offerta cinese rivela profonde divisioni in seno alle élites filippine e più generalmente del Sudest asiatico di fronte all'aumento della potenza della Cina. È una questione di sicurezza nazionale.

La proprietà dei cantieri Hanjin nella baia di Subic darà ai suoi proprietari un accesso illimitato a un bene **navale** geograficamente tra i più strategici. Anche se si tratta di un cantiere **navale** niente potrebbe impedire ai nuovi proprietari di trasformarlo in una base **navale** ha detto un ex capo della marina delle Filippine, ripreso da Le Monde.

I politici sono divisi fra un'alleanza storica con gli Stati Uniti, che aiutano a combattere contro gli jihadisti nel Sud del paese, o le ambizioni marittime e le promesse economiche della Cina, secondo quanto ha riportato Le Monde.

Il presidente delle Filippine, Rodrigo Duterte, si augura che le realizzazioni della Cina siano associate al proprio mandato come la linea ferroviaria tra Subic e l'aeroporto Clark, a 80 chilometri, che soltanto la Cina ha proposto di realizzare e finanziare.

Per assicurare le Forze armate, un'opzione sarebbe quella che lo Stato delle Filippine investisse nei pressi di questi attori esteri ma i suoi mezzi finanziari sono limitati.

Manila tenta di convincere un gruppo olandese Damen, e un altro americano, a intervenire per raddrizzare il cantiere **navale**. All'orizzonte ci sono le elezioni di metà mandato e senza acquirenti per Duarte sarà difficile, presentandosi come colui che non è stato capace di difendere tanti lavoratori.

© Riproduzione riservata.



L'Avvisatore Marittimo

Notizie di Shipping e Logistica

Il Nord Europa mette al bando il carburante tradizionale

La road map per armatori e operatori dello shipping: entro pochi anni Svezia e Norvegia dovranno essere fossilfree

La Svezia è in prima linea nella svolta green. Il settore marittimo svedese sembra avere tutte le carte in regola per essere completamente fossilfree entro il 2045, in perfetta linea con gli obiettivi climatici nazionali. La Swedish Shipowners' Association sta sviluppando a questo proposito una sorta di roadmap con l'obiettivo di centrare appieno l'obiettivo dell'azzeramento delle emissioni di gas serra. Per rendere l'azione ancora più efficace, l'associazione ha deciso di lavorare in partnership con la Fossilfree Sweden, un'iniziativa governativa che segue piani simili in nove diversi settori, per dare seguito ad una legge nazionale entrata in vigore nel 2017. Con i giusti incentivi, il settore marittimo può radicalmente migliorare l'efficienza, effettuando la transizione verso i biocarburanti a basso contenuto di carbonio e verso l'elettricità. «Tagliare le emissioni relative al trasporto nazionale del 70% entro il 2030 per arrivare a quota zero entro il 2045 è un obiettivo sfidante ma non impossibile» sostengono i giornalisti Rikard Engström e Svante Axelsson in un articolo per il quotidiano finanziario Dagens Industri. Si parte dal presupposto che sviluppare e installare attrezzature low carbon significa sostenere necessariamente costi più alti e prevedere investimenti aggiuntivi a sostegno delle nuove tecnologie. Proprio per questo l'associazione ha richiesto al governo nazionale di finanziare l'innovazione e, parallelamente, di alleggerire il sistema di tassazione con lo scopo di favorire le tecnologie low carbon e le buone pratiche. «È importante che questo avvenga per fare in modo che muoversi verso questo obiettivo rappresenti un vantaggio competitivo si legge nell'articolo e che, così facendo, si indichi la via anche a livello internazionale. Il tutto avviene in stretta connessione con quanto definito lo scorso anno dai paesi dell'Imo (International Maritime Organization), ovvero nell'ambito dell'accordo raggiunto per il dimezzamento della global carbon footprint entro il 2050». Gli spedizionieri scandinavi sono sempre stati, e continuano ad essere, in prima linea per quanto concerne il perseguimento degli obiettivi green e la diffusione di buone pratiche. La Norvegia ha lanciato il primo traghetto completamente elettrico nel 2015, approfittando delle abbondanti risorse idroelettriche del paese. Il gigante danese Maersk ha fatto clamore lo scorso dicembre dichiarando la propria intenzione di diventare carbon neutral entro il 2050. Una dichiarazione importante se si considera che ciò significa, tenendo conto del ciclo medio di vita di una nave, avere a disposizione sul mercato navi zerocarbon entro il 2030. «I miglioramenti a livello di efficienza, da soli, non potranno bastare ha dichiarato Søren Toft, chief operating officer del gruppo Maersk. Nel nostro settore, l'unico modo per ottenere la tanto necessaria decarbonizzazione consiste nell'effettuare una trasformazione totale, utilizzando carburanti carbonneutral e dando vita a filiere distributive costruite su questo dogma». Altri elementi dello shipping a livello globale, tuttavia, sono molto meno pronti ad abbracciare la sfida. In particolare alcuni paesi molto attivi nell'esportazione, quali ad esempio il Brasile e l'Arabia Saudita, stanno mostrando resistenza agli input diffusi dall'Imo, adducendo motivazioni che si riferiscono all'impatto negativo che questi limiti potrebbero produrre sul commercio e sullo sviluppo. La sfida, quantomeno a livello mondiale, mostra ancora alcune debolezze e rimane quindi totalmente aperta. E.GOS.



Grecia, serve il via libera di Bruxelles per tassare gli armatori

GIORGIO CAROZZI

Genova - L'ultimo ostacolo è Bruxelles, poi gli **armatori** greci e il governo di Atene potranno dare il via libero definitivo all'accordo sulle tasse allo **shipping**. La Grecia dopo la crisi di 5 anni fa, aveva imposto anche agli **armatori**, una tassa che consentisse al Paese di salvarsi dal tracollo finanziario. Erano i tempi della troika e della Grecia pecora nera dell'Europa. Ora Atene ha deciso di dare un seguito a quelle che erano considerate misure straordinarie: dopo mesi di trattative con gli operatori, il governo si è detto d'accordo con gli **armatori** per tassare del 10% i profitti delle compagnie greche dello **shipping**. Se l'Europa darà il via libera, la misura diventerà definitiva.



Il mondo dello shipping italiano in convegno all'Ambasciata di Londra

Il mondo della logistica marittima italiana si è riunito il 7 marzo 2019 all'Ambasciata di Londra per parlare di economia marittima e del ruolo centrale del Mediterraneo e dell'Italia in particolare per quanto riguarda il mercato dello short shipping. Intergroup ha partecipato con alcuni membri del suo team manageriale. Erano presenti: S.E. Raffaele Trombetta, ambasciatore d'Italia nel Regno Unito; il general manager intergroup, Riccardo Sciolti; il general manager del centro studi SRM del Gruppo Intesa San Paolo, Massimo Deandreis; il direttore del Laboratorio della coesione sociale ed economica dell'Università Luiss di Roma, Robert Leonardi (che ha moderato il simposio); il vice presidente Espo (l'Organizzazione dei porti di mare europei), Zeno D'Agostino; il vicepresidente Youngship Italia e Sales Director intergroup, Pietro Di Sarno; il vicepresidente esecutivo Moby, Alessandro Onorato. Durante quest'evento, promosso tra gli altri dal fondatore di intergroup, Nicola Di Sarno, si è analizzato il caso del trasporto marittimo a corto raggio, focalizzando l'attenzione sulla nuova centralità del Mar Mediterraneo e del ruolo dell'Italia nell'economia marittima internazionale. Il convegno si è tenuto a un anno di distanza dalla tavola rotonda, organizzata sempre presso l'Ambasciata d'Italia a Londra, dedicata ai progetti di sviluppo della rete portuale del Lazio, comprendente i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. L'evento, dopo i saluti e il benvenuto dell'Ambasciatore S.E. Raffaele Trombetta, si è aperto con l'introduzione del direttore generale intergroup, Riccardo Sciolti, che dopo alcune considerazioni generali circa la ritrovata centralità del Mediterraneo grazie alla crescita dei flussi fra Asia ed Europa ed all'importanza dello short sea shipping europeo e mediterraneo, ha indirizzato il panel presentando il discorso del dott. Massimo Deandreis, che durante il suo intervento ha analizzato 3 aspetti cardine circa la situazione attuale dell'economia marittima del Mediterraneo: 1. La leadership europea nel settore marittimo 2. La crescita del ruolo della Cina nel Mediterraneo 3. Un outlook sul trasporto marittimo a corto raggio nel Mediterraneo. Il panel ha proseguito con una tavola rotonda moderata da Robert Leonardi, in cui si è parlato di sviluppo infrastrutturale dei sistemi portuali, di prospettive di evoluzione del quadro normativo, dei segmenti dello short sea shipping che crescono rispetto a quelli ancora stagnanti o in calo. Si è anche analizzato il caso del porto di Trieste, dove il dott. D'agostino è presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, e del suo successo basato proprio sull'integrazione fra short sea shipping e logistica retroportuale e collegamenti. Si è discusso infine di come gli altri porti italiani con un ruolo chiave nell'economia marittima nazionale fra cui Civitavecchia, Napoli, Genova, Gioia Tauro & Bari - possano attuare strategie di sviluppo dello short sea volte ad attrarre investimenti e a incrementare il traffico del mercato marittimo italiano, centro strategico e chiave del Mediterraneo. L'evento, che ha creato e stimolato un'ampia discussione sull'economia marittima dell'Italia nel Mar Mediterraneo, si è chiuso grazie anche alla partecipazione attiva degli oltre 120 invitati che hanno avuto modo di continuare reciproche relazioni professionali durante il rifresco post-panel. Ritengo che l'Italia abbia ulteriori margini di crescita nell'economia marittima ed in particolare nello short sea shipping, che rappresenta il 60% del totale via mare nella UE ma supera addirittura il 70% in Italia e in un certo numero di altri Paesi europei - ha detto Riccardo Sciolti non solo per la posizione geografica favorevole agli scambi con l'Estremo Oriente (che impatta sui volumi complessivi, sul feederaggio e dell'interesse degli investitori nei confronti dei nostri porti) e con il bacino del Mediterraneo, Medio Oriente e Mar Nero, ma anche per la qualità di molti dei nostri operatori. L'Italia è il terzo Paese europeo per volume di short sea shipping ed il secondo sia nelle rinfuse liquide, sia nei rotabili (dopo il Regno Unito). Lo short sea infra-Mediterraneo muove più di 600 milioni di tonnellate annue. Dal canto nostro, negli ultimi 10 anni come Intergroup abbiamo allargato la nostra attività logistica fino ad operare in ben 6 porti italiani. Nel 2017 siamo sbarcati anche sul mercato britannico, aprendo un ufficio nel centro di Londra dove opera uno staff specificamente focalizzato sulla logistica, sul trading e sulla portualità del Regno Unito dove abbiamo iniziato a movimentare merci su alcuni scali. Alcuni dati resi noti da Massimo Deandreis, general manager SRM, durante la presentazione all'ambasciata (fonte SRM su dati UNCTAD, la Conferenza dell'ONU sul Commercio e lo Sviluppo): l'80% del



commercio mondiale in termini di tonnellate di merce e il 70% in termini di valore si sposta attraverso i porti Totale dei volumi nel 2018: 11 miliardi di tonnellate (+4% sul 2017) Previsione crescita annua settore trasporto merci navale (2018-2023): +3,8% di cui: - container +6% - 5 maggiori aziende di rinfuse: +4,9% - greggio: +1,7% - petrolio raffinato e gas: +2,6% Merci transitate dai porti asiatici sul totale mondiale dei container: 63% Merci transitate dai porti cinesi sul totale mondiale dei container: 35% Merci transitate dai porti europei sul totale mondiale dei container: 16% Tempo medio di attracco delle navi container nel 2017: 31,2 ore Tempo medio di attracco delle navi container nel 2016: 33,6 ore Gli armatori europei controllano il 40% della flotta mercantile mondiale In Italia, il commercio navale con porti extra Ue ha toccato il 63,8% del totale, pari a 212 miliardi di euro. Considerando solo i paesi extra Ue, la Cina rappresenta il 70%. L'Italia è leader nel Mediterraneo per lo short sea shipping, col 36% dei volumi e 218 milioni di t. Al secondo posto la Spagna col 16% e 99,5 milioni di t.