



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 14 marzo 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

13/03/2019	Il Nautilus La mediazione italiana della Nuova Via della Seta	25
13/03/2019	Informazioni Marittime Al via il censimento dei marittimi italiani	28

Trieste

13/03/2019	Ansa	Mare: inaugurata la Ro/Ro più grande sulla tratta Trieste-Turchia	29
14/03/2019	Avvenire Pagina 8	Sulla Cina «nulla osta» del Colle	30
14/03/2019	Corriere del Veneto Pagina 5	Zaia: «Fermare la colonizzazione cinese»	32
13/03/2019	Il Nautilus	Porto di Trieste: pronti ad accogliere gli investimenti cinesi	34
14/03/2019	Il Piccolo Pagina 15	Traghetto da record nel porto di Trieste "Ephesus" porta fino a 450 rimorchi	35
14/03/2019	Il Piccolo Pagina 18	Ring in stile Vienna e zone a 30 all' ora Il Piano del traffico svela le sue carte	36
14/03/2019	Il Piccolo Pagina 48	Il Palazzo di vetro "trasloca" in piazza Unità nella 3 giorni dedicata ai diplomatici in erba	37
14/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 4	«Il porto di Trieste non è in vendita I cinesi vogliono solo investire»	38
14/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 6	«Così Conte ha ignorato Washington»	40
13/03/2019	Ildenaro.it	La nuova trattativa tra Cina e Italia. Un programma operativo	41
14/03/2019	La Prealpina Pagina 2	Esempio da imitare	43
14/03/2019	La Voce di Rovigo Pagina 44	Via della Seta, filtra l' ok del Colle	44
14/03/2019	Linkiesta	Più che conveniente è inevitabile: come la Via della Seta cinese cambierà l' Italia (e anche l' Europa)	45
13/03/2019	Messaggero Marittimo	Trieste: incontro al Propeller sulla Torino-Lione	47
13/03/2019	Primo Magazine	Torino-Lione: potrebbe incidere sullo sviluppo del porto di Trieste	49
13/03/2019	Transportonline	Porti: Trieste pronta a accogliere gli investimenti cinesi	50

Venezia

13/03/2019	ilfoglio.it	Cina: Musolino (Porto Ve) a Cgia, 'Via della Seta dovrà avere ricadute positive per noi'	51
14/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	Grandi navi, 5 Stelle da Vtp Spunta anche l' ipotesi Chioggia	52

Savona, Vado

14/03/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 17	Piattaforma e strade in Senato i timori dei politici savonesi	53
14/03/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 42	Capitaneria in lutto: morto l' ammiraglio Fontana	54

Genova, Voltri

14/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 23	Waterfront e Darsena della Fiera, pressing pro Ucina del M5S	55
14/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 45	Navi e inquinamento esperti riuniti a Genova	56

14/03/2019	Il Secolo XIX (ed. Levante) Pagina 21		57
Niente esplosivo per la demolizione: pila 8 da smontare, si allungano i tempi			
14/03/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 35		58
Waterfront pressing pro Ucina del M5S e Darsena			
14/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 28		59
Il gemello digitale del Porto di Genova			
13/03/2019	La Gazzetta Marittima		60
Genova, buon febbraio			
14/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		61
Porto, autoproduzione e sciopero; tensione sindacati- Assiterminal			
13/03/2019	PrimoCanale.it		62
Mipim Cannes, Signorini: "Investire a Genova oggi pi facile"			
13/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	63
Via della Seta, Marcucci: «L' Italia non svenda infrastrutture e competenze»			
13/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	64
Anci, i sindaci chiedono a Toninelli di poter rientrar nei board			
13/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	65
Xi Jinping in Italia: le tappe della visita / FOCUS			

La Spezia

14/03/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 66		66
«Una giungla di regole alla foce del Magra»			

Ravenna

14/03/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	<i>ALESSANDRO CICOGNANI</i>	67
Collisione tra imbarcazioni al porto Dallo scafo rotto esce carburante			
14/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 50		68
Il motore si ferma, black out a bordo Mercantile colpisce la banchina			
14/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 50		69
Scontro tra navi, disperso il gasolio			
13/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	70
Collisione tra una portacontainer e un rimorchiatore a Ravenna			

Marina di Carrara

13/03/2019	La Gazzetta Marittima		71
Scardigli (SNTL): anche Carrara più logistica			

Livorno

13/03/2019	Corriere Marittimo	<i>RIDISCUSSIONE TAV</i>	72
Livorno Authority, Verna riceve il presidente del porto greco di Alessandropolis			
14/03/2019	Il Tirreno Pagina 20		73
«Ben venga il censimento dei marittimi italiani»			
14/03/2019	Il Tirreno Pagina 20		74
Grimaldi: «Macché favoriti, noi siamo stati penalizzati»			
13/03/2019	La Gazzetta Marittima		76
Verna: sono un uomo del fare			
13/03/2019	La Gazzetta Marittima		77
Il carnet delle buone intenzioni			
14/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 53		78
Le prime nomine del commissario			
13/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	79
Primo incontro istituzionale per il commissario Verna			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/03/2019	Corriere Adriatico Pagina 4	
	Pelikan, la barca che pulisce il mare Da Ancona parte per la Thailandia	80
13/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>
	Marsilio: Trasferire Pescara e Ortona all'AdSp del mar Tirreno centro-settentrionale	81

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/03/2019	Il Messaggero (ed. Ostia) Pagina 39	
	Sabbia e voragini, a rischio la passeggiata di Fiumicino	82

Napoli

13/03/2019	Ansa	
	A Napoli sit in lavoratori porti del Sud	83
13/03/2019	Corriere Marittimo	
	Napoli, i portuali scendono in piazza per dire "No all' autoproduzione"	84
13/03/2019	Gazzetta di Napoli	
	Porto, sit in di protesta dei lavoratori.	85
13/03/2019	Il Dubbio	
	Cdp: con partecipate firma Protocollo per Sviluppo Napoli	86
14/03/2019	Il Roma Pagina 14	
	Antico approdo sul Lungomare, tutto fermo ancora	87
13/03/2019	ifoglio.it	
	Cdp: con partecipate firma Protocollo per Sviluppo Napoli	88
13/03/2019	ifoglio.it	
	Porti: sindacati, dopo protesta Napoli valutiamo altre iniziative	89
13/03/2019	ilmattino.it	
	Lavoratori dei porti del Mezzogiorno, sit-in a Napoli contro le grandi compagnie di navigazione	90
14/03/2019	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 6	
	Cassa depositi prestiti patto col Comune e l' Autorità portuale	91
13/03/2019	Napoli Village	
	Porto di Napoli off limits per i disabili (VIDEO)	92
13/03/2019	Sea Reporter	
	Porto di Napoli off limits per i disabili. Verdi: "Sopralluogo sul posto, rimuovere le barriere architettoniche"	93

Salerno

13/03/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i>
	Rilancio delle linee marittime veloci in Campania	94

Bari

14/03/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 1	
	La cina è vicina tranne che a sud	95

Brindisi

14/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 31	
	Maglie della nazionale contraffatte, nuovo sequestro al porto	96
13/03/2019	La Gazzetta Marittima	
	Porto di Brindisi vertice sul rilancio	97

13/03/2019	lagazzettadelmezzogiorno.it	98
<hr/>		
14/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	99
<hr/>		
	L' assalto del tarocco: intercettate altre 21 mila t-shirt col logo Italia	

Taranto

14/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 33	100
<hr/>		
14/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 2	101
<hr/>		
14/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 2 <i>ORONZO MARTUCCI</i>	103
<hr/>		
	«Ci sono vantaggi, ma bisogna negoziare Le Zes appetibili: siamo davvero pronti?»	

Olbia Golfo Aranci

13/03/2019	Ansa	105
<hr/>		
	Olbia, stabilimento balneare per disabili	

Cagliari

13/03/2019	Ansa	106
<hr/>		
	Crollo traffico porto canale Cagliari	
13/03/2019	unionesarda.it	107
<hr/>		
	Cagliari, il tracollo di Porto Canale "Traffico container a picco, -82%"	

Messina, Milazzo, Tremestieri

14/03/2019	Gazzetta del Sud Pagina 30	108
<hr/>		
	Porto, il molo Marullo merita la valorizzazione	
13/03/2019	gazzettadelsud.it	109
<hr/>		
	Autorità portuale dello Stretto, presidente cercasi	

Palermo, Termini Imerese

13/03/2019	Ansa <i>ALFREDO PECORARO</i>	110
<hr/>		
	Progetto 5mld per porto hub Palermo, si guarda a Cina	
14/03/2019	Avvenire Pagina 7	111
<hr/>		
	Un progetto da 5 miliardi per il porto di Palermo	
14/03/2019	Giornale di Sicilia Pagina 3	112
<hr/>		
	Palermo porto Mediterraneo Si tratta con investitori cinesi	
14/03/2019	La Prealpina Pagina 2	114
<hr/>		
	Anche Palermo guarda a Oriente	
14/03/2019	La Sicilia Pagina 4	115
<hr/>		
	Palermo, 5 miliardi per il porto Colloqui attivati con fondo Shangai	

Trapani

14/03/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 26	116
<hr/>		
	Incontro con Monti, i lavori del porto	
13/03/2019	RassegnaSindacale	117
<hr/>		
	Porto Trapani: Cgil, dominano incuria e burocrazia	

Focus

13/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI* 118
Concessioni, Paita (Pd): «A rischio gli investimenti nei terminal»

13/03/2019 **The Medi Telegraph** *ALBERTO GHIARA* 119
«L' Italia non chiuda le porte alla Cina» / IL COLLOQUIO

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

CLARKS ORIGINAL?

THE ORIGINAL BUCKLE BOOT SINCE 1825
Distributore in Italia: Ansh & Co. SpA

Verso il voto
Polonia, gli ebrei ritrovano le radici
di **Elsabetta Rosaspina**
alle pagine 16 e 17

Economia
ITALIA, VOGLIA DI RIPARTIRE
di **Francesca Gambarini**
e **Raffaella Polato** a pagina 37

Domani lo speciale
Voglia di ripartire
I campioni d'impresa
con «L'Economia»
di **Francesca Gambarini**
e **Raffaella Polato** a pagina 37

CLARKS ORIGINAL?

THE ORIGINAL BUCKLE BOOT SINCE 1825
Distributore in Italia: Ansh & Co. SpA

La logica perduta

IL CIRCO CHE UMILIA LONDRA

di **Beppe Severgnini**

Carolyn Fairbairn, la direttrice generale della Cbi, la Confindustria britannica, ha usato una parola nuova per definire la battaglia parlamentare intorno a Brexit: «Un circo». Ha dimenticato una cosa: al circo ci si diverte, e spesso si ride. In Gran Bretagna non ride più nessuno, e sta emergendo un atteggiamento finora sconosciuto: l'autocomiserazione. Passato lo stupore, superata la rabbia, sono rimaste la preoccupazione e la ricerca di umana comprensione. Che l'Unione Europea sembra disposta a concedere: ma solo quella.

In questa vicenda tragicomica — banche che traslocano silenziosamente, mercato immobiliare in stallo, supermercati che accumulano scorte — ieri s'è infilato, tuttavia, un timido raggio di buon senso: il Parlamento ha votato, in maggioranza, contro l'ipotesi di lasciare la Ue senza un accordo (no deal). È una buona notizia: se il 29 marzo il Regno Unito uscisse bruscamente dall'Unione si fermerebbero le linee di produzione, gli ospedali avrebbero difficoltà di approvvigionamento, porti e aeroporti scivolerebbero nel caos. I Brexiters più estremisti minimizzano e parlano di «difficoltà passeggera». È una bugia, peraltro non la prima. Un'uscita senza accordo sarebbe catastrofica.

Un'umiliazione che il Regno Unito non merita. Cosa succede, a questo punto? Oggi è previsto un altro voto parlamentare, dall'esito quasi scontato.

continua a pagina 3

Gran Bretagna No all'uscita senza intesa con la Ue



Due sostenitori del ritorno del Regno Unito nell'Europa manifestano davanti al Parlamento

Brexit, divorzio verso il rinvio

di **Luigi Ippolito**

Il Parlamento del Regno Unito ha detto no all'ipotesi di un «no deal», vale a dire l'uscita dall'Unione senza alcun accordo. L'emendamento è passato con 312 voti a favore, contro 308. Il testo era stato promosso trasversalmente da deputati Tory moderati e laburisti per forzare la mano al governo. A questo punto è più vicino il rinvio del divorzio tra Londra e Bruxelles.

alle pagine 2 e 3

Donne uccise: lo sconto di pena diventa un caso

Nuova sentenza choc: «Lei lo aveva illuso»

Aveva promesso di lasciare l'amante. Non l'ha fatto e il compagno l'ha uccisa. Per l'assassino il pm chiede 30 anni, ma il giudice, una donna, dimezza la pena: 16 con le generiche perché «lei lo aveva illuso». Dopo quella di Bologna, a Genova un'altra sentenza che fa «rivivere il delitto d'onore».

MIGRAZIONE SANITARIA

Via dal Sud per curarsi: l'esodo di 800 mila malati

di **Federico Fubini**

Migrazione sanitaria. Nella campagna attorno a Roma un bus parte a cadenze regolari da una villa nel verde verso il Campus Biomedico. Salgono passeggeri che sono, appunto, migranti interni. Per lo più vengono da Calabria o Sicilia. In Italia ogni anno si muovono quasi 800 mila persone come loro, pronte ad affrontare costi finanziari (e umani) per curarsi. La Calabria dà 300 milioni l'anno al resto d'Italia. Chi guadagna di più sono Lombardia ed Emilia-Romagna.

a pagina 21

LA GIUDICE EZIA MACCORA

«Così si ferisce ancora la vittima»

di **Florenza Sarzanini**
a pagina 5

L'accordo L'Europa rassicura: «Non siamo preoccupati»

Tra Italia e Cina 50 trattative

Mattarella: «Regole severe»

Non solo memorandum: tra Italia e Cina previste fino a 50 intese. Praticamente è l'intero sistema Paese che si appresta a stringere accordi con la Cina, quando la delegazione di Pechino, guidata dal presidente Xi Jinping, arriverà a Roma. Il presidente Sergio Mattarella rassicura. Per il Colle le polemiche eccessive e forse interessate: le regole italiane sono già stringenti. Anche l'Ue ha sminuito l'allarme sulla penetrazione della Cina in Italia o in altri Paesi europei: «Gli Stati membri non possono negoziare accordi in contraddizione con la legislazione europea». Il governo di Pechino auspica che l'Ue possa essere «oggettiva» e «razionale».

alle pagine 6 e 7

GIANNELLI



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

CRI

Il gol più bello, l'altra sera, Cristiano Ronaldo lo ha segnato durante l'intervallo, quando si spostava da un compagno all'altro per incitarli tutti, ciascuno con una parola o un gesto che sembrasse creato apposta per lui. Così si comportano i capi. Pensano prima alla squadra e poi a loro stessi, pur sapendo che sarà la vittoria o imputata la sconfitta. C'è anche un sottile egoismo in questo atteggiamento: il modo migliore per togliersi la pressione di dosso è alleviare quella altrui. Persino il gestaccio esecrabile con cui CR7 ha risposto a quello compiuto all'andata dall'allenatore rivale nasceva dall'impulso di caricarsi sulle spalle il sentimento di rivalsa di una comunità intera. Uno sbaglio, ma uno sbaglio da leader.

Ronaldo è stato a lungo il secondo giocatore più forte del mondo, dietro il solipsista Messi. Ora il più forte è lui, e l'impresa senza precedenti è che ha effettuato il sorpasso a fine carriera. A dimostrazione che il carattere funziona da moltiplicatore del talento e l'autodisciplina da moltiplicatore di entrambi.

Quanti Ronaldo ci sono su piazza? Nella politica dei narcisi, ben pochi. Nelle imprese e nelle professioni, qualcuno di più. Riguardo all'assumersi responsabilità in famiglia, ciascuno può parlare per la sua. Diventi Cr7 quando, alla vigilia di un affare decisivo, passi la serata a ricordare alle persone con cui dividi la vita che nessuna è più importante di loro, per te. Vasto programma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

SUSTENIUM 3 FASI

1° RILASCIO 2° RILASCIO 3° RILASCIO

VITAMINE E, SE, B1, B6, B12, MAGNESIO
COENZIMA Q10, RAME, SODIO, CROMIO, ZINCO, FERRO, ENZIMO, CALCIO
VITAMINE A, C, D

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





Uxoricida condannato a 16 anni in abbreviato (il massimo è 30) perché "era disperato". Troppe attenuanti nel codice e troppa insensibilità in certi giudici



Giovedì 14 marzo 2019 - Anno 11 - n° 72
 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 "C'era una volta la Sicilia"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

GRAN BRETAGNA

Brexit: si va via solo se c'è l'accordo, ma oggi si rivota



PROVENZANI A PAG. 19

INCHIESTA DEL "FATTO" I ricavi fittizi per nascondere le perdite. Strani scambi della Juve con Genoa e Samp

Calcio, la bolla sta per scoppiare: il nuovo doping delle plusvalenze

■ Nella stagione 2016-2017 i club registrano un "buco" di 771 milioni. Ma grazie al "meccanismo", invece viene fatto figurare un risultato positivo per 38 milioni. Il problema "reale" dei maxi-stipendi dei giocatori



MELETTI E TECCE A PAG. 10-11

Sarti per signore

di MARCO TRAVIGLIO

Questa è la prima e spero l'ultima volta che scrivo del "caso" di Giulia Sarti, che dopo le sue dimissioni dalla commissione Giustizia non è più né politico, né giudiziario, né morale: è soltanto un vomitevole scifezza che nasce dalla diffusione in rete di video e immagini intime senza il consenso dell'interessata nella forma più infame: quella del revenge porn, cioè della porno-vendetta che ha già portato al suicidio Tiziana Cantone e altre povere ragazze, e che contro la Sarti assume dimensioni ancor più mostruose per la notorietà del personaggio, la sua appartenenza alla forza politica più invisa al sistema e il conseguente surplus di morbosità dei media. Nel Paese in cui i garanti della Privacy evocavano la riservatezza anche quando un presidente del Consiglio pagava prostitute minorenni dopo aver comprato o fatto comprare finanziari, giudici, sentenze, testimoni e senatori, accade che le sue tv diventino il megafono di possibili o probabili ricatti contro la Sarti, nella beata impotenza del cosiddetto Garante della Privacy (ferrovini a parte). Nel Paese in cui bastava un attacco social al presidente della Repubblica ("dimettiti": terribile) per mobilitare le Procure e l'Antiterrorismo, o un insulto via web alla presidente della Camera per proclamare lo stato d'emergenza e scomodare la Polizia postale, da giorni e giorni migliaia di giornalisti, politici e altri addetti ai lavori e ai livori ricevono da gruppi social foto e filmati sui momenti più intimi della vita della deputata. E non accade nulla, perché nulla si può fare: neppure dopo un eventuale processo con eventuali condanne.

Intanto, in tv capita pure di sentir dire che, certo, è roba brutta, ma in fondo questi grillini se la sono cercata, perché chi di web ferisce di web perisce (come se l'email e WhatsApp li avessero inventati Casaleggio e la piattaforma Rousseau servisse a raccogliere filmati hard sugli amplessi degli avversari). Così si continua a parlarne, aumentando il danno e il prezzo del ricatto, con la scusa di ragioni politiche, giudiziarie e morali che non esistono più da un mese: la Sarti s'è dimessa dalla commissione Giustizia (atto doveroso, essendo ricattata o ricattabile) ed è stata deferita ai probiviri M5S che dovranno decidere sull'eventuale espulsione per un paio di bonifici ritirati (non si sa se da lei o dall'ex fidanzato che aveva accesso ai suoi conti).

Ovviamente la deputata ha sbagliato a fidarsi di chi non lo meritava e ora lascia oscuri messaggi dagli studi moralizzatori delle lene (a proposito: a quando una bella puntata sugli amori trentennali fra B. e i boss di Cosa Nostra, magari con qualche video hard di fonte interna?).

SEGLUE A PAGINA 24

"CASO SARTI" Diffusi dai social a politici e giornalisti i filmati intimi della deputata M5S

Onorevoli guardoni: si vedono i sexy-video, poi tutti con Giulia



Giulia Sarti, deputata del Movimento 5 Stelle. LaPresse

■ Avevano iniziato a parlarne "Le lene", poi anche "Otto e mezzo". Il Garante della Privacy: "Non diffondete le immagini". Ma sembra tutto troppo tardi. E una legge contro questa gogna ancora non c'è

DELLA SALA E RODANO A PAG. 4-5

LA TRASPARENZA NON È QUELLA DELLA CAMERA DA LETTO

di SELVAGGIA LUCARELLI

Deve essere successo qualcosa di distopico nell'ultimo mese. Devono aver diluito una sostanza nel sistema idrico che ha abolito i parametri della decenza e sventrato le discussioni sui diritti delle donne.

SEGLUE A PAG. 5

Ingerenze Il leghista Picchi dagli americani

Via della Seta: l'ambasciata Usa "convoca" il governo



Il premier Giuseppe Conte e il presidente Sergio Mattarella

DE CAROLIS E MARRA A PAG. 2-3

GLI ATENEI MARCI

Firenze: gli esami truccati dai prof Usa: mazzette Vip

FELTRI E MASSARI A PAG. 14-15

L'ASSE PARNASI-BNP

Provincia, la sede dello scandalo imbarazza "Zinga"

PALOMBI A PAG. 9

La cattiveria

Salvini: "Non servono norme rigide contro la corruzione". Dopo un'attenta analisi costi-benefici

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LA UE ALLUNGA LA VITA AI NOSTRI PRODOTTI: ADDIO ALLO "SVILUPPO"

MASSIMO FINI A PAG. 13

ALLE ARMI! Gli studenti per 5 giorni a Quartu

Alternanza scuola-poligono

di LORENZO GIARELLI

Un po' di studio, un po' di poligono. Un po' di Foscolo e Leopardi, un po' di pistole e siluri militari. Questione di alternanza scuola-lavoro e per la precisione dei progetti previsti per alcuni studenti di Quartu Sant'Elena, in provincia di Cagliari, che la set-



timana prossima trascorreranno cinque giorni all'interno del poligono militare di Salto di Quirra, uno dei più estesi d'Europa. Lo "stage" - così viene definito in una circolare interna alla scuola - riguarda appunto "l'orientamento al lavoro e alle professioni".

A PAG. 16



DA OGGI AL CINEMA



quotidiano Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, LETT. MILANO



ANNO XXIV NUMERO 62

GIOVEDÌ 14 MARZO 2019 - € 1,80

La chiesa può fare di tutto, ma che possa riformarsi dando la Madonna vergine madre, figlia del tuo figlio, è un po' grossa

La chiesa ha fatto santo Giovanni Paolo II, in un batter d'occhio rispetto ai tempi ordinari delle sue procedure di canonizzazione. Ora in un batter d'occhio alcuni vorrebbero deanonizzarlo, toglierli l'aura e il titolo. Il progetto era nato di Giuliano Ferrara...

e poi vissuta per decenni reincarnandosi tra ardue estreme battaglie di riformismo ecclesiastico e della fede tradizionale, fanno risalire al santo uomo di zecca la responsabilità di sistema e teologica per le storie avvinte, mostruose, di sfruttamento sessuale delle suore da parte di un clero maschio straputante.

re di Benedetto XVI. Papa emerito dopo la Revamizatio, e magari di Francesco, che li ha canonizzati, la donna è annichilita e violentata, scrivono la Pedotti e la Soupa, prima nel magistero e poi nella prassi discriminatoria e predatoria del clero maschile. Anche tenendo conto dei criteri piuttosto sbrigativi di certe pensiero cristiano attuale, sconcerta non tanto questo non lasciar stare i santi, quanto il prendersela direttamente con la Madonna per la sua "obbedienza" e il "silenzio" del suo assenso all'arcangelo Gabriele che le annuncia la maternità virgine per opera dello Spirito Santo.

vorrebbero proibire; può riscrivere la sua lettera Materis dignitatem (1988), che fu lo storico rimettere a nuovo, o aggiornamento, del tradizionale egiptologico sessuale biblico in materia di unione uomo-donna (una cura, una sola carne), può aprirsi al potere femminile nell'ordine del governo ecclesiale e tutelare in ogni altra forma possibile il tesoro di emancipazione che è nel suo senso, costituito dal rigetto evangelico del diritto unilaterale al ripudio da parte dell'uomo nel matrimonio: la chiesa può fare di tutto, ma che possa riformarsi dando la Madonna, vergine madre, figlia del tuo figlio, unite e alla più che creatura (Dante), questa è un po' grossa.

Un giallo internazionale L'università più amata dai grillini ha un grosso guaio con il prof. del Russiagate

La Link sta cancellando le tracce del prof. che si era proposto come tramite tra russi e Trump. Qualcosa non torna: le prove

Mifsud e Scotti: mesi di misteri

Roma. Negli Stati Uniti è imminente, o comunque nelle fasi finali, la chiusura dell'inchiesta del procuratore speciale Robert Mueller sul cosiddetto "Russiagate" ovvero l'indagine che ricostruisce l'influenza russa sulle elezioni presidenziali americane del 2016. Uno scontro centrale di questo intrigo internazionale è Vincenzo Scotti, l'attuale e in particolare la Link Campus University, la facina della classe dirigente del M5s, l'università dove Luigi Di Maio lo scorso anno ha presentato il suo programma di politica estera.

I veterani della Bri

Se guardiamo ai paesi che hanno firmato l'intesa sulla Via della seta cinese anni fa, c'è da preoccuparsi

Milano. Mentre l'Italia si prepara a firmare il memorandum d'intesa con la Cina sulla Belt and Road Initiative (Bri), e il Quintale tenta rassicurazioni last minute facendo sapere che dal documento sarà esclusa la tecnologia della 5G, può essere utile guardare ai paesi che, in Europa, sono veterani nell'integrazione con la "diplomazia economica" cinese. La Repubblica che, per esempio, ha firmato il memorandum per la Bri nel 2015, quasi quattro anni fa, e da allora il suo rapporto con la Cina è stato più stretto che mai. Due giorni fa un think tank dell'Università di Praga chiamato Strategia ha pubblicato un dossier sui rapporti tra Repubblica e Cina, e sugli effetti nel paese est europeo della diplomazia economica di Pechino a firma di Martin Hala e Jechang Lala.

IL BLUFF DEL CIALTRO-SOVANISMO

Cina, Russia, Maduro, copyright, legge anti fake news. Il problema dei nazionalisti non è l'Europa che non fa nulla ma è l'Europa che ha trovato una sua identità forte incompatibile con chi difende gli interessi dei paesi nemici dell'Ue. Un'indagine

La descrivono sempre come se fosse una struttura immobile, decadente, in fatto di vita, senza identità, incapace, inutile, fatta di burocrati imbecilli e perditempo in grado di discutere solo del sesso degli angeli, delle lacrime dell'ora sola, della curvatura massima dei cestri, della lunghezza delle banane, della grandezza delle albeocche, della pericolosità dei topstapan doghi. La descrivono sempre come se fosse vuota, superflua, pigra, sgoiata, indolente, dannosa, buona solo per essere archiviata, cassata e allontanata dalle vite dei paesi sovrani ("Eviva il coraggio dei liberi cittadini dell'ora sola, della curvatura massima dei cestri, minacce e ricatti: grazie Ue, ora tocca a noi", scriveva su Twitter il 23 giugno del 2016 Matteo Salvini).

cordo commerciale bilaterale mai negoziato dall'Unione europea: quello di partenariato economico tra l'Ue e il Giappone (semplice come i voti a favore anche del M5s e della Lega). È stato il Parlamento europeo, a gennaio di quest'anno, a riconoscere l'impegno di Jean Guaidò come legittimo presidente del Venezuela (fra gli europarlamentari che hanno votato contro e che si sono astenuti ci sono stati anche quelli del M5s e della Lega). È stato il Parlamento europeo, due giorni fa, ad aver approvato una risoluzione per chiedere un'azione dell'Unione europea contro le minacce alla democrazia europea e alla libertà di espressione della Cina nell'Ue (fra gli europarlamentari che si sono astenuti e che hanno votato contro ci sono stati anche quelli del M5s e della Lega).

"Choc multiculti"

L'ex capo di Medici senza frontiere Destexhe spiega che a non governare l'immigrazione si finisce come il Belgio

Roma. Negli anni Novanta, il dottor Alain Destexhe fu scelto come segretario generale di Medici senza frontiere al posto del "dotto Schweizer rosso", il battente francese e olandese. In seguito al premier Charles Michel ha rassegnato le dimissioni dopo che i nazionalisti fiamminghi si erano opposti alla firma del Global compact sui migranti dell'Onu. "Rispetto alla sua popolazione, il Belgio ha sperimentato uno choc migratorio più importante di quanto si pensi", scrive Destexhe nel libro. "In vent'anni, il Belgio ha naturalizzato da 600 a 700 mila persone, il 5-6 per cento della popolazione, per non parlare di clandestini e richiedenti asilo. L'inizio dell'onda risale al 2000, quando il Belgio ha adottato tre politiche. Una riconciliazione nazionale, per non parlare di una massiccia regolarizzazione dei clandestini e la facilitazione della procedura di naturalizzazione. L'effetto combinato di queste tre politiche ha portato all'afflusso di un milione di persone in dieci anni in un paese di dieci milioni. Uno choc che ha portato a un cambiamento nella composizione etnica, specialmente a Bruxelles, aggravando i problemi del comunitarismo, del separatismo e del separatismo culturale". Destexhe propone diverse misure per controllare l'immigrazione, dal rafforzamento del processo di ricongiungimento familiare alla fine dei sussidi per il lobby filo-islamico e dei fondi stranieri alle organizzazioni di assistenza.

La Giornata

In Italia

"IL 5G NON RIGUARDA IL MEMORANDUM D'INTESA CON LA CINA" hanno fatto sapere i fonti del Quintale citate dall'agenzia Ansa. Al Colle si è tenuta una riunione durante la quale sono state esaminate le implicazioni dell'accordo sulla Nuova via della seta. Secondo quanto riportano le stesse fonti, "le regole d'ingaggio italiane riguardo agli accordi con Pechino sono molto più severe e stringenti del documento dell'Unione europea". "Serve una legge sull'eutanasia" ha detto il ministro della Salute, Giulia Grillo a margine della presentazione del rapporto sullo stato di attuazione della legge per l'accesso alle cure palliative: "È assolutamente prioritaria", ha detto. "È stato rinviato lo "sbocco cantiere". Lo ha detto il premier Giuseppe Conte annunciando che il Consiglio dei ministri non si riunirà questa settimana. "Si faccia in fretta", ha replicato Salvini. Borsa di Milano. FtseMib +0,37 per cento differenziale. Euro Stoxx 240 punti. L'euro chiude in rialzo a 1,13 sul dollaro. Nel Mondo PAUL MANAFORT È STATO CONDANNATO AD ALTRI TRE ANNI di carcere per due accuse relative al caso delle intercettazioni finanziarie scoperte durante le indagini sulla interferenza russa. Gli Stati Uniti bloccano i voli dei Boeing 737 Max 8, lo stesso modello dell'aereo precipitato in Etiopia. Ha annunciato ieri Donald Trump.

Il caso Calvey

Dopo l'arresto dell'imprenditore americano Washington non vuole più investire in Russia

Roma. La storia di Michael Calvey sembra di averla letta già in "Red Notice", il libro scritto da Bill Browder, che per primo ha raccontato in dettaglio il caso. Calvey è stato arrestato, assieme ad altri dirigenti, a metà febbraio con l'accusa di "frode su larga scala". Il caso è importante, anche il presidente russo Vladimir Putin, secondo tre rapporti di Bloomberg, avrebbe giustificato e difeso l'arresto senza considerare che la Russia sta diventando un posto sempre più insospitale per gli investimenti stranieri.

Se persino Cheney

L'ex vicepresidente e falco di Bush smonta la politica estera di Trump in un incontro a porte chiuse

New York. Si dice che ogni decisione del presidente americano, Donald Trump, abbia come scopo anche quello di "omnino the libs", provocare sgomento e infliggere nuovi stupori addolorati nei democratici. I suoi avversari politici. Ma ora che dalle parti dei repubblicani c'è parecchio scetticismo, in particolare per quel che riguarda le decisioni in politica estera, il ministro della Difesa James Mattis e in Afghanistan alla posizione sulla Siria al negoziato fallito con la Corea del nord. Sabato c'è stato un incontro a porte chiuse all'American Enterprise Institute (Aei), tra l'ex vicepresidente Dick Cheney e il vicepresidente Mike Pence, e a detta di chi c'era la conversazione ha preso una piega molto più polemica e critica di quanto ci si aspettasse. Cheney ha fatto domande molto dure. Pence ha provato a difendere la linea dell'Amministrazione davanti a una platea che includeva molti grossi finanziatori del Partito repubblicano e che erano importanti durante la campagna elettorale. La cosa ha fatto notizia perché Cheney è l'opposto del liberal che si indigna per le mosse dell'Amministrazione Trump.

La proroga della Brexit. Ma per cosa?

Londra vuole più tempo, l'Ue non sa se concederlo. Le alternative

Bruxelles. La Camera dei Comuni britannica ieri ha bocciato la "no deal Brexit" e oggi voterà per formalizzare la richiesta di una proroga dell'uscita del Regno Unito dall'Ue. In David CAMMETTA nione europea per spostare di qualche mese la data del 29 marzo. La premier Theresa May ha detto che la proroga potrebbe essere una "Ma per fare cosa?", ha chiesto il capo negoziatore dell'Ue, Michel Barnier, ribattezzando la richiesta di proroga "una proroga per negoziare nuove interpretazioni dell'accordo lunedì. Che i Comuni non abbiano le idee chiare lo dimostra uno degli emendamenti messi ai voti dallo Speaker, John Bercow. I brexiters si sono inventati una nuova versione dell'unico, con la richiesta di prolungare l'articollo 50 fino alle 23:59 del 31 maggio 2019, quando il Regno Unito dovrebbe uscire con una serie diiniti accordi ottenendo un periodo transitorio da concludere al massimo il 30 dicembre 2021. È una riproposizione del cosiddetto "compromesso May-Thorppe" tanto caro ai falchi dell'European Research Group, a cui Barnier e la sua squadra hanno già detto di no. Il nuovo alinea ieri, quando la vice di Barnier, Sabine Weyand, ha ribattuto che spiega che non esiste un "no deal-time", che l'Ue non darà

del M5s (che hanno votato contro e della Lega (che si sono astenuti). Sotto molti punti di vista, lo sappiamo. L'Europa è ancora un gigante con le mani legate. Non vorrebbe un nazionale appaiono su una poltroncina di un talk-show pontificare sull'unità della Europa dall'alto del suo 91 per cento di assenze al Parlamento europeo soppilate che il suo problema è a quel che si fa l'Unione europea, tutto l'opposto è quello che sta facendo per difendere i valori non negoziabili di una economia aperta, che prova ogni giorno a difendersi dai nuovi campioni delle democrazie illiberali. Viva l'Europa!

Andrea's Version

Può essere Caccieri, o tu cognato, può essere Spalletti, o Fraccesi, o Settis, oppure uno a caso della Ue, o Carlo Verdelli, ma può essere Goffredo Bettini, o quello che ti racconta quando conobbe l'avvocato Agnelli, o chi sceglievo tu. A chi vi scassa i maroni, all'unica condizione che deve scassarvi veramente, voi dite così: "Guarda che ti faccio passare un pomoriglio con la piccola Grata Thumberg".

Ipotesi senza attenuanti

In seconda pagina del Foglio, Ermete Realacci e Antonio Spagnolo con i libri e carte alla mano spiegano cosa sono i destini di fondamento i titoli

CONTRIO MARCO CERRA - DI MAURIZIO CAPPA strillati, e i commenti pure, di molti giorni a proposito di una sentenza del tribunale di Genova che ha condannato un uomo per omicidio della moglie, con una pena ridotta in virtù del rito abbreviato. Leggendo male le motivazioni, i titoli hanno puntato allo scandalo: il giudice sarebbe stato indulgente perché "la donna aveva deluso il marito impunito". La "dichiarazione" del mascolo come attenuante propria dell'omicidio. Facevamo che fa il paio con un altro scandalo preventivo, giorni fa, per una sentenza del tribunale di Bologna che avrebbe riconosciuto a una femmina l'attenuante della "tempesta emotiva". Anche in quel caso non era vero, ma anche in quel caso le titolazioni e i commenti emotivi avevano fatto il giro dei giornali. A mio rischio e pericolo, vorrei avvisare una ipotesi genetica, persino priva di riscontri, sui perché ultimamente si parlano tanti titoli a cascata su sentenze di questo tipo: credo sia in te giornalista. Ora, di te abbiamo ognuno i nostri, noi giornalisti, che come se prevalesse in quelle furfature, in quelle erose interpretazioni, un riflesso pavoroso: siccome "ci sembra" che, con l'aria che tira l'aria Dio-patria famiglia della Cirina-nà-nà, diciamo, e con il ministro politicamente pronto a sparare sentenze, ci sia un clima sfavorevole alle donne, e molto favorevole e giustificatissimo del brutalismo maschile, i giornalisti si sentono in dovere, ma proprio in dovere, di cogliere tra le righe delle sentenze i segnali che molto tempo curant. Solo che, anche stavolta, a correre è il cattivo giornalismo fatto di vite.





il Giornale



GIOVEDÌ 14 MARZO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 62 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

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

DELIRIO GRILLINO

LO SCHIAFFO DI DI MAIO: «CATTOLICI SFIGATI»

*Il leader M5s insulta chi si batte per la famiglia tradizionale
E Mattarella difende l'asse Roma-Pechino*

■ «Il Congresso delle famiglie di Verona? Più che di destra mi sembrano sfigati». Le parole di Luigi Di Maio indignano e fanno insorgere la componente cattolica del governo.

Boschi, de Feo, De Francesco e Napolitano alle pagine 6-7

CHI CALPESTA DAVVERO LE DONNE

di **Alessandro Gnocchi**

L vicepresidente del Consiglio Luigi Di Maio ha liquidato la manifestazione di Verona pro famiglia con queste parole: «È una destra degli sfigati se trattano così le donne».

In realtà nessuno vuole limitare i diritti delle donne. Il Congresso mondiale delle famiglie, in programma dal 29 al 31 marzo, affronterà i seguenti temi: la bellezza del matrimonio; i diritti dei bambini; ecologia umana integrale; la donna nella storia; crescita e crisi demografica; salute e dignità della donna; tutela giuridica della Vita e della Famiglia; politiche aziendali per la famiglia e la natalità. Larghissima la partecipazione dei partiti conservatori, dalla Lega a Forza Italia passando per Fratelli d'Italia. Tutti «sfigati», secondo Di Maio.

A Verona si difenderà la famiglia naturale, si ribadirà la dignità delle donne che scelgono (sottolineo: scelgono) di dedicarsi ai figli, si denunceranno pratiche come l'utero in affitto, si invocheranno sostegni economici per le coppie sposate con prole, si sentiranno parole pro life e contro l'aborto come metodo di contraccezione (perché, purtroppo, anche

questo è diventato). C'è modo e modo di sostenere queste tesi. Ed è possibile condividerne alcune e rifiutarne altre. Ma nella loro essenza rispecchiano il pensiero di molti cattolici e anche di qualche non credente. Una deleteria idea di progresso che non è (ancora) obbligatorio condividere spinge a bollare i conservatori, cattolici e no, come barbari e trogloditi. La nostra società predica la tolleranza ma smette di praticarla verso chi espone concetti non allineati al politicamente corretto. Finché gli insulti arrivano dagli intellettuali italiani, che non conoscono il mondo della destra, si può liquidare il tutto con l'alzata di spalle riservata agli ignoranti.

Altro discorso è essere insultati dal vicepresidente del Consiglio, Luigi Di Maio, che usa il termine «sfigati» per bollare chi ha fede in quelle idee, diciamo pure cattoliche o ispirate al cattolicesimo, che hanno sorretto la civiltà occidentale per qualche millennio. L'Europa intera affronta una crisi che è dovuta anche alla secolarizzazione. Non c'è neppure bisogno di essere cattolici per saperlo. Ma per il nostro (?) vicepresidente Di Maio anche questa sarà una preoccupazione da «sfigati».

RIMOSSA LA SCRITTA DEL 1948

La Capitale dell'ignoranza cancella la storia d'Italia

di **Giordano Bruno Guerri**



SCEMPIO La scritta del 1948 cancellata per errore

Comunque la giri, questa storia fa venire il mal di pancia, prima dal ridere. Immaginiamo la scena, con i due romani delle barzellette - Cecco e Nando - che in un'alba romana (dolce, tiepida, luminosa) arrivano alla Garbatella sul loro furgoncino pieno di attrezzi. Hanno già preso il caffè in uno (...)

segue a pagina 17

PRIMI DUBBI PER MATTED

L'incertezza al governo ora fa tremare Salvini

di **Augusto Minzolini**

Stati confusionali di governo. Nel Transatlantico di Montecitorio il sottosegretario agli Esteri leghista, Guglielmo Picchi, racconta un aneddoto sull'approssimazione che regna nel primo esecutivo Conte. «Ho letto quasi per caso (...)

segue a pagina 9

EFFETTO CASSAZIONE

Rifugiati, in un mese boom di asili: +1200%

Tagliaferri a pagina 11

A VICENZA MORTA UNA DONNA DI 50 ANNI

Le rubano l'auto e la investono Caccia ai rapinatori assassini

Serenella Bettin

■ Uccisa dai rapinatori in fuga. È morta così una donna di 51 anni ieri pomeriggio, davanti a un ufficio postale di Noventa Vicentina (Vicenza). Stando a una prima ricostruzione, la donna avrebbe tentato di impedire il furto della sua auto, senza riuscirci, e poi sarebbe stata travolta dai malviventi.

a pagina 15

LA VIA DELLA SETA

Perché la Cina è ancora un Paese comunista

di **Roberto Fabbrì**

Si fa un gran parlare in questi giorni di Via della seta, di Dragone e di Grandi timonieri. Termini esotici e accattivanti, che ammantano di orientale mistero il serissimo tema di un possibile nuovo rapporto - forse solo commerciale, ma forse no - tra il nostro Paese e la Cina di Xi Jinping. Nel mondo italiano della politica e della comunicazione c'è chi rassicura garantendo che da Pechino non c'è nulla da temere, chi approva giulivo, in base a un'aggiornata versione dell'eterno «o Franza o Spagna purché se magna», e chi disapprova mettendo in guardia dai disegni geopolitici di un'ex potenza regionale che agisce ormai da superpotenza mondiale. Questi tre atteggiamenti hanno in comune un punto: la consapevolezza che esistono ragioni concrete per considerare la Cina un partner poco rassicurante. I motivi di questa diffidenza essenzialmente si riducono a uno, di carattere (...)

segue a pagina 5
servizi da pagina 2 a pagina 5

CONDANNA DIMEZZATA

Così i giudici rispolverano il «delitto d'onore»

Luca Fazzo

a pagina 14

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

ponzi group
ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

DOMANI LA MOBILITAZIONE MONDIALE
Ragazzi, per salvare il clima non scioperate ma studiate

di **Carlo Lottieri**

Lo sciopero di domani contro il capitalismo, colpevole di mettere a rischio il pianeta, ci dice molto su quanto la nostra società sia manipolabile. Le manifestazioni porranno al centro dell'attenzione le analisi di una ragazzina svedese di 16 anni, Greta Thunberg, trasformata in una star dal conformismo imperante.

con **Gatti** a pagina 16

L'ESPERIMENTO QUANTISTICO IN RUSSIA
Se un computer realizza il sogno di invertire il tempo

di **Gianluca Grossi**

È qualcosa su cui si sta indagando, ma non vuol dire che si può viaggiare nel tempo come lo scienziato pazzo di *Ritorno al futuro*. Andrey Lebedev lavora all'Eth Dipartimento di fisica di Zurigo, in Svizzera è stato capace di far tornare «indietro» il tempo, di una frazione infinitesimale, ma del tutto realistica.

a pagina 17

DOPO JUVE-ATLETICO
Ai tifosi non piacciono le telecronache da tifosi

di **Riccardo Signori**

a pagina 26

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

GIOVEDÌ 14 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 62 | **QN** Anno 20 - Numero 72 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANO, LA STRATEGIA DEL GRUPPO FS

App e sensori sui treni contro le aggressioni

GALVANI ■ A pagina 18



Silvia Romano

L'ITALIANA IN KENYA

Silvia, il silenzio a 114 giorni dal rapimento: cresce l'angoscia

GIANNI ■ A pagina 19



IL COMMENTO

di ROBERTO PAZZI

PECCATO ORIGINALE

SEMPRE figlia di Eva è la femmina, nel profondo della mentalità italiana. Quella Eva che fu colpevole seduttrice di Adamo, corrotta dal demone e corruttrice del maschio. Non possiamo non ricondurre a questa pervicace concezione maschilista le due sentenze più recenti, su femminicidi. Nel secondo caso, davanti alla richiesta del pm di 30 anni di pena, il giudice ne ha comminati al killer solo 16.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

IL PREZZO DI UNA VITA

METTIAMO che in punto di diritto la pretesa abbia un qualche fondamento. Se non lo avesse, dei colossi assicurativi non si avventurerebbero, crediamo, in questa richiesta. Ma se anche l'avesse, beh, ci doveva essere un ufficio, un responsabile che avrebbe dovuto dire di no, non per bontà, per tenerezza, figuriamoci, ma almeno per furbizia: «No, non chiediamo indietro dei soldi a una bambina e a una famiglia».

■ A pagina 14

Parte l'offensiva sul salario minimo

Tre milioni sotto i 9 euro l'ora. Di Maio preme, gelo di sindacati e imprese

Servizi ■ Alle pagine 8 e 9



LA SPEZIA ESPOSTO UN DIPINTO FALSO: I LADRI ABBOCANO

LA BEFFA DI BRUEGEL

Il parroco di Castelnuovo Magra, don Alessandro Chiantaretto

MERLUZZI ■ A pagina 4

I post dell'insegnante dello scandalo

Prato La relazione con l'amante ragazzino: «Mai dire a me non può succedere» | Servizi e RUFFOLO ■ A p. 6 e 7

SENTENZA CHOC



Sconto al killer della moglie «Lei lo tradiva»

Servizi ■ Alle pagine 2 e 3

OGGI VOTO DECISIVO

Brexit farsa Rinvio più vicino per il divorzio

BONETTI ■ A pagina 10

SOLIDARIETÀ ALLA SARTI

Foto hot in rete Caccia allo stalker della grillina

POLIDORI ■ A pagina 13

www.minghishoes.com



JUVE FESTEGGIA



Il tris di CR7 vale in Borsa 214 milioni

GRILLI ■ Nel QS

SULLE BARRICATE



Muti sfilano coi musicisti in sciopero

GATTA ■ A pagina 12

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO
2° RILASCIO: COENZIMA Q10, SIALIC, SELEZENO, CROMIO, ZINCO, FERRO, ZINCO, CALCIO
3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D





Oggi l'ExtraTerrestre

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



Culture

DAVID BENATAR Il filosofo sudafricano dell'antinatalismo con intenti altruisti porta le sue idee al Bookpride

Alessandra Pigiari pagina 11



Reportage

TUNISIA «Altro che martire». Parlano parenti e colleghi del reporter che si sarebbe dato fuoco per protesta

Pierfrancesco Curzi pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con le monde diplomatique

GIOVEDÌ 14 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 82

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

VIA A TAVOLI TEMATICI A PARTIRE DALLO SBLOCCA CANTIERI, MA IL NODO È IL SALARIO MINIMO

Di Maio apre al dialogo con i sindacati

■ Incontro al ministero del Lavoro tra il ministro Di Maio e i leader sindacali. Decisa la partenza di tavoli di confronto tematici su tutti i temi a partire dal «decreto sblocca cantieri» per cui oggi dovrebbe partire la convocazione a palazzo Chigi. Soddisfatti Cgil, Cisl e

Uil: è il frutto della nostra mobilitazione a piazza San Giovanni.

Ma il vero tema delicato del confronto è il salario minimo orario. Di Maio sostiene di aver avuto «aperture» dai sindacati e promette di «non voler scavalcare la contrattazione». Se

l'Usb apre, i confederali con Confindustria - incontrata dopo il tavolo con Di Maio - sono contrari e chiedono di «preservare il sistema contrattuale con l'estensione erga omnes a tutti i lavoratori dei contratti nazionali sottoscritti.

FRANCHI PAGINA 2

UN LAVORO DA FAME Meno di 9 euro lordi all'ora

■ In Italia un lavoratore su cinque guadagna meno di 9 euro lordi all'ora. A Sud e nelle isole un terzo è al di sotto della soglia. In commissione lavoro

al Senato le audizioni sui disegni di legge sul salario minimo di M5S e Pd che fissano la paga minima a 9 euro lordi o netti

CICcarelli PAGINA 3

all'interno

Brexit Scampato «no deal» Ma per May non cambia niente

I Comuni respingono un'uscita dall'Ue senza accordo. Ma per la premier la resa dei conti è solo rinviata. Hammond scada i motori. Oggi terzo voto

LEONARDO CLAUDI
PAGINA 9

Televisione Dove e quando è cominciata la rincorsa di Salvini

GIANDOMENICO CRAPIS

Matteo Salvini la fa da padrone assoluto, su telegiornali e programmi televisivi vari (si vedano i dati ultimi di Agcom, ripresi da Vincenzo Vita sul manifesto di ieri l'altro). Ma come ci siamo arrivati? — segue a pagina 15 —

Via della Seta Basta neoliberalismo l'Europa opponga il «modello sociale»

LUIGI PANDOLFI

La Cina si è data un obiettivo: diventare la prima potenza economica e militare del mondo entro il 2049 (centenario della fondazione della Repubblica Popolare). È da qui che bisogna partire per capire il progetto «Nuova Via della Seta». — segue a pagina 15 —



«Difendiamo la Terra dai Grandi che la distruggono». Parlano gli studenti che domani saranno in piazza per la marcia globale sul clima. È il «Fridays for future» nato intorno alla protesta della giovane svedese Greta Thunberg. Allarme Onu: «La vita del Pianeta è a un bivio» a pagina 5 e nell'inserto

biani



Lettera aperta alla sindaca di Roma Cara Virginia Raggi, la Casa delle donne è l'università del futuro

VANDANA SHIVA

Gentile Sindaca di Roma Virginia Raggi, in occasione del mio intervento per l'inaugurazione di «Feminism», la Fiera dell'editoria delle donne in Italia, presso la Casa Internazionale delle Donne, sono stata messa a conoscenza del fatto che questo luogo sta per chiudere e che la concessione dello stabile di Trastevere è stata revocata dal Comune di Roma. Nel corso di poche centinaia di anni il dominio del capitalismo patriarcale e l'attuale paradigma agricolo e industriale di tipo estrattivo basato sullo sfruttamento a senso unico delle risorse e del-

le ricchezze dalla natura, hanno portato il nostro pianeta sull'orlo del collasso. Il recente rapporto sul clima del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (Ipecc) ci ha avvisato che tra soli dodici anni potremmo aver già raggiunto la crescita della temperatura che l'Accordo di Parigi aveva ipotizzato per il 2100 e che è necessario agire ora, o ci troveremo ad affrontare una vera e propria catastrofe climatica. La nostra sicurezza alimentare e la nostra sopravvivenza si basano

sulla conservazione della biodiversità, che è minacciata da quella che gli scienziati definiscono «la sesta estinzione di massa». L'ascesa dell'1%, vale a dire una minoranza di uomini estremamente facoltosi e avidi, in procinto di controllare fino a due terzi della ricchezza mondiale entro il 2030, è caratterizzata da un attacco nei confronti di tutte quelle culture e conoscenze basate sulla condivisione e sul prendersi cura, incluse le economie circolari e solidali basate sulla conservazione delle risorse.

— segue a pagina 14 —

L'OMBRA dell'Europa

A 70 anni dall'Olocausto il vecchio antisemitismo torna a manifestarsi con nuovi protagonisti!

4 pagine speciali in edicola domani con il manifesto

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. CR/23/21/03
9710925-215324



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DOMINI N° 72

Fondato nel 1892

SPEDIZIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/98



Giovedì 14 Marzo 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIPIA E PRODDA, "IL MATTINO" - "IL DOMANI" - EURO LIO

Il capitano De Laurentiis blinda Insigne «Non ha prezzo» Contratto a vita?
L'inviato Majorano a pag. 17



EuroLeague a Salisburgo Ancelotti alza la voce «No a cali di tensione» Allarme Fabian Ruiz
L'inviato Ventre a pag. 16



Controcampo Perché il Napoli ha bisogno soprattutto di serenità
Salvia a pag. 38



I cantieri bloccati LA TATTICA DEL RINVIO NEL PAESE IN DECLINO

Carlo Nordio

La notizia che il governo ha rinviato di una settimana il decreto sblocca-cantieri desta il sospetto che la strategia del non decidere stia progressivamente affermandosi come terapia conciliatoria delle due diverse anime che lo compongono.

Una terapia comunque palliativa, che troverà soluzione o con la (improbabile) riabilitazione del paziente, e un accordo definitivo sulla sorte delle grandi opere, o con la sua prematura scomparsa, e le elezioni anticipate. Tuttavia, mentre per la Tav la questione era diventata come si dice - di principio, ed era minata da due posizioni di partenza diametralmente opposte, il rinvio dei cantieri è sempre stato, almeno a parole, programma comune di rilancio dell'economia e dell'occupazione.

Ora, non si sa bene quanti di questi cantieri siano effettivamente chiusi: 350, 500, addirittura 600. Il ministro Toninelli, in una trasmissione radiofonica, ha detto di averne visitati centinaia e di averli riavviati. L'Ance e molti Comuni contestano questa versione. Sta di fatto che molte opere sono effettivamente ferme, che i soldi sono già stati stanziati, e che il governo aveva individuato il rimedio per sbloccarle in un provvedimento urgente. Così urgente, che è stato, appunto, rinviato.

Le ragioni di questa paralisi sono in effetti molte, perché molti sono gli organismi che possono impedire l'inizio o il proseguimento di un'opera.

Continua a pag. 39

Universiadi, il grande pasticcio di Napoli

A 100 giorni dal via cantieri tutti aperti e liti sul San Paolo

Francesco De Luca

Ventotto mesi e diciannove giorni. È il lunghissimo periodo in cui le Universiadi di Napoli sono rimaste a galleggiare, dalla data dell'assegnazione (5 marzo 2016), al posto di Brasilia, a quella della nomina del commissario Basile (24 luglio 2018).

Continua a pag. 38



Il caso

I giochi che non coinvolgono non si trovano 5mila volontari

Gianluca Agata

Non solo i problemi delle strutture e della logistica. Per le Universiadi mancano anche i volontari. A poco più di cento giorni servono 5600 unità per la macchina delle

Universiadi. Sino ad oggi solo poco più di mille si sono registrati al portale di Giochi napoletani. I giovani che dovranno essere contattati, selezionati e istruiti sui rispettivi compiti.

A pag. 22
Roano a pag. 23

No alla Brexit senza accordi ma Ue e Italia temono il caos

► Il Parlamento respinge il «no deal», Londra pronta a chiedere il rinvio Bruxelles e Roma preparano misure lampo per difendere i risparmiatori

Vicenda Brexit, Londra va verso il rinvio. Westminster ha approvato la mozione che esclude il «no deal», una sorta di uscita «hard» dall'Unione Europea. Boccata, dunque, la linea di Theresa May. Oggi è in programma un nuovo voto sull'ipotesi di far slittare la scadenza della Brexit, prevista per il 29 marzo. Lo scenario di un divorzio senza intesa con l'Unione preoccupa non poco le banche e gli imprenditori. E l'Italia pensa a un decreto salva-investitori in caso di rottura tra Gran Bretagna e Unione Europea. Grande anche la preoccupazione di tantissimi studenti italiani che si trovano momentaneamente in Inghilterra.

Conti, Lo Dico e Marconi alle pagg. 2 e 3

La sentenza choc



«Moglie uccisa per rabbia» il giudice dimezza la pena

Guasco e Di Giacomo a pag. 11

Il caso

Reddito, accolta solo la metà delle domande

Una settimana dopo il debutto del reddito di cittadinanza, il numero delle domande inoltrate per l'ottenimento del sussidio non decolla. Sono circa mezzo milione le richieste pervenute finora. Ma secondo gli addetti ai lavori, la metà rischia di venire respinta. Se ai Caf, infatti, vi è una sorta di check-in, negli uffici di Poste Italiane i controlli all'imbarco sono inesistenti.

Bisozzi e Di Franco a pag. 7 con Pacifico

L'intervista

«In pochi mesi l'Italia perderà la metà dei chirurghi»



L'allarme del prof. Marini «Pensioni a quota 100, è fuga. E i giovani temono le cause»

Lorenzo Calò

Ospedali e pronto soccorso a rischio desertificazione: «Fra pochi anni la metà dei chirurghi italiani. 5mila professionisti, lascerà. Sfrutteranno quota 100 per la pensione mentre i giovani laureati non scelgono l'attività chirurgica». Lo dice Pierluigi Marini, leader dell'AcCo, associazione chirurghi ospedalieri.

A pag. 6

L'ambiente violato

Terra dei fuochi la cyber guerra con droni e 007

Gianni Molinari
Inviato a Casal di Principe

Mappe, venti, delimitazioni dello spazio aereo, contatti con i controllori di volo dell'Aeronautica: l'Esercito schiera intelligenze e tecnologia nella cyberguerra della Terra dei Fuochi. Tecniche militari, con l'utilizzo anche di droni, per individuare siti, piccoli e grandi, ricostruire percorsi degli avvelenatori.



A pag. 10

Il pianeta è malato ma non si può dire quando morirà

Franco Prodi

Benefiche ondate si risvegliano l'amore per il pianeta terra, la consapevolezza di una fragilità intrinseca che fa temere per il futuro di tutti e implora con urgenza azioni dirette ad arrestare un declino ambientale e allontanare nel tempo una catastrofe imminente. Sentimenti collettivi materializzati in manifestazioni importanti e ripetute.

Continua a pag. 39

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

SUSTENIUM Bioritmo 3 FASI

3 TECNOLOGIA FASI

- 1° RILASCIO**: VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO
- 2° RILASCIO**: COENZIMA Q10, SODIO, SELENO, OROLOGIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
- 3° RILASCIO**: VITAMINE A, C, D

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VAUONO NESSUNO COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALUTO.



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141-N° 72
ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.2002 con L. 4/2004 art. 1, c. 103/BM

NAZIONALE



Giovedì 14 Marzo 2019 • S. Matilde

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il 23 e 24 marzo Grazie ai Fai le meraviglie di 1100 luoghi chiusi al pubblico
Arnaldi a pag. 25



Su Sky Arte Roberto Bolle «Vi racconto le notti che aprono i nostri occhi»
Sanò a pag. 26



Piani giallorossi Roma, Pallotta aspetta Sarri e pensa già alla rivoluzione
Trani nello Sport



Casa
ilmessaggerocasa.it
Val su ilmessaggerocasa.it
il tuo nuovo indirizzo di casa.

La paralisi del sistema Sanzionare chi non decide per sbloccare gli appalti

Carlo Nordio

La notizia che il governo ha rinviato di una settimana il decreto sblocca-cantieri desta il sospetto che la strategia del non decidere stia progressivamente affermandosi come terapia conciliatoria delle due diverse anime che lo compongono. Una terapia comunque palliativa, che troverà soluzione o con la (improbabile) riabilitazione del paziente, e un accordo definitivo sulla sorte delle grandi opere, o con la sua prematura scomparsa, e le elezioni anticipate. Tuttavia, mentre per la Tav la questione era diventata - come si dice - di principio, ed era minata da due posizioni di partenza diametralmente opposte, il rinvio dei cantieri è sempre stato, almeno a parole, programma comune di rilancio dell'economia e dell'occupazione.

Ora, non si sa bene quanti di questi cantieri siano effettivamente chiusi: 350, 500, addirittura 600. Il ministro Toninelli, in una trasmissione radiofonica, ha detto di averne visitati centinaia e di averli riavviati. L'Ance e molti Comuni contestano questa versione. Sta di fatto che molte opere sono effettivamente ferme, che i soldi sono già stati stanziati, e che il governo aveva individuato il rimedio per sbloccarle in un provvedimento urgente. Così urgente, che è stato, appunto, rinviato. Le ragioni di questa paralisi sono in effetti molte, perché molti sono gli organismi che possono impedire l'inizio o il proseguimento di un'opera.

Continua a pag. 22
Conti a pag. 4

Brexit, Londra verso il rinvio

► Westminster approva la mozione che esclude il "no deal". Oggi il voto per ritardare l'uscita E l'Italia pensa a un decreto salva-investitori in caso di rottura tra Gran Bretagna e Ue

LONDRA Brexit, Londra verso il rinvio. Westminster approva la mozione che esclude il "no deal". Boccia la linea May. Oggi nuovo voto sull'ipotesi di far slittare la scadenza della Brexit fissata il 29 marzo. L'analista John Peet: «L'unica soluzione sarebbe un nuovo referendum. Ma non si può fare subito». Lo scenario di un divorzio senza intesa preoccupa le banche e gli imprenditori. E l'Italia pensa a un decreto salva-investitori in caso di rottura tra Gran Bretagna e Ue.

Marconi alle pag. 2 e 3

L'irritazione del Mef escluso da Di Maio



Italia-Cina, le garanzie del Colle agli Usa «Ma l'accordo non riguarda la rete 5G»

Alberto Gentili

È il via libera di Sergio Mattarella alla firma del memorandum of understanding per la Nuova via della Seta. Il disco verde, in vista della visita di è arrivato durante un pranzo di lavoro

al Quirinale con il premier Giuseppe Conte e i ministri Di Maio, Salvini, Moavero Milanesi, Tria, Trenta e il sottosegretario Giorgetti. «Ma l'accordo non riguarda la rete 5G».

Alle pag. 6 e 7
Amoruso a pag. 7

Requisiti rigidi

Reddito, domande accolte solo a metà Stretta "anti-Spada"

Reddito di cittadinanza, su circa mezzo milione di domande sinora presentate, la metà vanno verso la bocciatura. Stretta penale sui requisiti.

Bisozzi e Di Branco a pag. 9

Sentenza choc a Genova: 16 anni. Un'altra donna uccisa a Vicenza



«Uxoricide per rabbia»: la pena è dimezzata

Javier Gamboa e sua moglie Angela Reyes, uccisa a coltellate nel 2018

Guasco a pag. 17

La strage di alberi: beffa a Roma abbattuti quelli sani

► Inchiesta della Corte dei Conti sugli sprechi del Campidoglio. E il rischio crolli rimane

Michela Allegri

Il sospetto è che, nella fretta di correre ai ripari dopo gli incidenti a raffica che si sono verificati negli ultimi mesi, siano stati abbattuti alberi sani, lasciando le strade di Roma disseminate di fusti pericolanti. Uno spreco di soldi di macroscopico, su cui ora indaga la Corte dei conti del Lazio.

A pag. 15

Sfregio Capitale

Garibaldi cancellato nella città capovolta

Mario Ajello

Ma cos'è, la «Pazza storia del mondo» di Mel Brooks, che infatti aveva anche un capitolino su Roma?

Continua a pag. 22

Dopo gli spari all'Axo La forza di Manuel «Tra dieci anni potrò camminare»

ROMA «Tra 10 anni mi vedo camminare». Manuel Bortuzzo, il nuotatore rimasto paralizzato, ha ripreso gli allenamenti al Centro federale di Ostia: «Se incontrassi i miei aggressori, rидere». E ancora: «Non si tratta di perdonare o meno, non ha senso quello che hanno fatto non do loro peso». La visita di Bebe Vio.

Polisano a pag. 14



GEMELLI FAVORITE LE NUOVE IMPRESE
Buongiorno, Gemelli! Si stava preparando da tre giorni ed eccolo il primo quarto nel vostro segno alle ore 17 il tramonto avrà il colore verde di Venere direttamente coinvolta nell'infusso lunare, aspetto in grado di propiziare nuovi amori e di aumentare lo slancio passionale in quelli esistenti. Tutte le professioni che portano a contatto con la gente sono favorite, nascono bene le nuovissime imprese e collaborazioni. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 35

* € 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)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

GIOVEDÌ 14 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 62 | Anno 20 - Numero 72 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



LA TRAGEDIA DI CORINALDO Mattarella incontra i parenti dei morti

SANTARELLI e VERDENELLI ■ Alle pagine 18 e 19



IMOLA Nuove aule e più master: l'Università guarda avanti

TASSI ■ In Cronaca di Imola



IL COMMENTO

di ROBERTO PAZZI

PECCATO ORIGINALE

SEMPRE figlia di Eva è la femmina, nel profondo della mentalità italiana. Quella Eva che fu colpevole seduttrice di Adamo, corrotta dal demonio e corruttrice del maschio. Non possiamo non ricondurre a questa pervicace concezione maschilista le due sentenze più recenti, su femminicidi. Nel secondo caso, davanti alla richiesta del pm di 30 anni di pena, il giudice ne ha comminati al killer solo 16.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

IL PREZZO DI UNA VITA

METTIAMO che in punto di diritto abbia un qualche fondamento. Se non lo avesse, dei colossi assicurativi non si avventurerebbero, crediamo, in questa richiesta. Ma se anche l'avesse, beh, ci doveva essere un ufficio, un responsabile che avrebbe dovuto dire di no, non per bontà, per tenerezza, figuriamoci, ma almeno per furbizia: «No, non chiediamo indietro dei soldi a una bambina e a una famiglia».

■ A pagina 14

Parte l'offensiva sul salario minimo

Tre milioni sotto i 9 euro l'ora. Di Maio preme, gelo di sindacati e imprese | Servizi ■ Alle pagine 8 e 9

LA SPEZIA ESPOSTO UN DIPINTO FALSO: I LADRI ABBOCANO

LA BEFFA DI BRUEGEL

Il parroco di Castelnuovo Magra, don Alessandro Chiantaretto

MERLUZZI ■ A pagina 4

SENTENZA CHOC



Sconto al killer della moglie «Lei lo tradiva»

Servizi ■ Alle pagine 2 e 3

OGGI VOTO DECISIVO

Brexit farsa Rinvio più vicino per il divorzio

BONETTI ■ A pagina 10

SOLIDARIETÀ ALLA SARTI

Foto hot in rete Caccia allo stalker della grillina

POLIDORI ■ A pagina 13

I post dell'insegnante dello scandalo

Prato La relazione con l'amante ragazzino: «Mai dire a me non può succedere» | Servizi e RUFFOLO ■ A p. 6 e 7

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



JUVE FESTEGGIA



Il tris di CR7 vale in Borsa 214 milioni

GRILLI ■ Nel QS

SULLE BARRICATE



Muti sfilano coi musicisti in sciopero

GATTA ■ A pagina 12

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO: COENZIMA Q10, SIALIC, SELEZENO, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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





GIOVEDÌ 14 MARZO 2019
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA
1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 62, 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

AMBIENTE
Aran, Greta e i giovani che salveranno il pianeta
PACI E UN'ANALISI DI LUISSELLA BATTAGLIA / PAGINE 36 E 37



IL MENSILE DEDICATO ALLO STARE BENE
Sesso, sonno e cibo sano: Live e l'elisir di lunga vita
IN ABBINAMENTO CON IL SECOLO XIX

LA NAZIONALE DI CALCIO
Mancini chiama Lombardo sei gli ex Samp nel suo staff
FRECCERO / PAGINA 43

INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 16
cinema/tv	pagina 33/35
xte	pagina 38
sport	pagina 40

SICUREZZA NAZIONALE
Patto con la Cina Salvini chiede poteri di veto per il premier

L'accordo con la Cina continua ad agitare i partiti e le istituzioni. La firma non è scontata, ha fatto sapere la Lega nei colloqui informali che si sono svolti ieri con gli alleati. La richiesta di Salvini è quella che ci sia più chiarezza sul Memorandum of understanding, la cornice dentro la quale Roma e Pechino vogliono muoversi, ma soprattutto sui singoli accordi economici. Il tema sarebbe stato analizzato anche nel corso di un pranzo del governo al Quirinale. Secondo le indiscrezioni, la Lega avrebbe chiesto di rafforzare la golden power, ovvero i poteri speciali di veto che Palazzo Chigi può esercitare per tutelare gli interessi nazionali.

LA MATTINA E MADRI / PAGINA 4

I RISULTATI CHOC DI UN SONDAGGIO DI ALTROCONSUMO

Cala la capacità di spesa Un italiano su due rinuncia a farmaci e visite

Viaggi tagliati e meno carne in tavola: così cambiano le nostre abitudini L'ex presidente dell'Istat Giovannini: attenti, il Paese rischia di esplodere

Gli italiani stringono la cinghia e rinunciano anche a spese fondamentali, a partire dalla salute. Lo scorso anno quattro famiglie su dieci non sono riuscite a sostenere gli acquisti di tutti i giorni relativi ad abitazione, salute, mobilità e tempo libero, mentre una su due ha fatto fatica a mettere da parte persino un euro.

GIOVANNINI, LILLO E MARTINI / PAGINE 2 E 3

IL COMMENTO

MARCO ZATTERIN

IL PESO DEL DEBITO STA SCHIACCIANDO LE FAMIGLIE

L'ARTICOLO / PAGINA 3

L'ESPERIMENTO A GENOVA

Tiziano Ivani

Dalla casa ai badanti, un gruppo di anziani mette tutto in comune

L'ARTICOLO / PAGINA 2

GENOVA, IL PG DELLA CASSAZIONE

«Alluvione 2011, pene più basse» Vincenzi allontana l'incubo carcere

Potrebbe essere ridotta la condanna a 5 anni all'ex sindaco di Genova, Marta Vincenzi, settantunenne, ritenuta responsabile - insieme ad assessori e tecnici - delle morti provocate dall'alluvione del 2011. È questo lo scenario che si delinea dopo la discussione della pubblica accusa della Corte di Cassazione, avvenuta ieri. La condanna, dopo un eventuale nuovo passaggio presso la Corte d'Appello di Genova, potrebbe scendere sotto la soglia dei 4 anni, perché dovrebbe essere ricalcolata senza una delle due false ricostruzioni dei fatti, contestate finora. Se andasse così (l'appuntamento con la decisione finale è stato rinviato al 12 aprile) l'incubo del carcere, per Marta Vincenzi, si potrebbe allontanare.

GRASSO / PAGINA 7

L'INTERVISTA

Francesco Grignetti

D'Agostino: «Pechino investirà a Trieste, il porto non si vende»

Tutti a parlare del porto di Trieste, tutti scandalizzati per l'arrivo prossimo dei cinesi. «Tanti commentano, pochi sanno», si sfoga il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

ROLLI



Beffati i ladri d'arte: falso il Bruegel rubato alla Spezia

Clamoroso colpo a Casternuovo Magra nello Spezzino: rubata in chiesa la "Crocifissione" di Bruegel il Giovane. Ma il dipinto era falso: i carabinieri, saputo che era nel mirino, lo avevano sostituito con una copia

GRASSO PERONI / PAGINA 10



«CONDANNA RIDOTTA, SI: UMILIAIO DALLA DONNA, IL KILLER MI HA FATTO PENA»

INDICE / PAGINA 11

IL CASO A GIOIA TAURO

Segregata per vent'anni, fa arrestare i suoi aguzzini

Vent'anni schiava. Vittima di prepotenze, abusi e tormenti. Poi la scelta di fare arrestare i suoi aguzzini.

ROMAGNOLI / PAGINA 11

MODEL SHOW
SALONE INTERNAZIONALE DEL MODELLISMO
15-16-17 MARZO
FIERA di GENOVA
www.modelshow.it

BUONGIORNO

Ieri a Roma s'è mosso l'Ufficio Decoro. Che noi nemmeno lo sapevamo esistesse un Ufficio Decoro. Ci eravamo dimenticati dell'esistenza stessa del decoro, figuratevi dell'Ufficio preposto. E invece non soltanto esiste, ma lotta insieme a noi, e ieri si è armato contro il degrado della città: basta con le scritte sui muri! Perbacco. Ecco, tenete conto che a Roma ci sono undici/tredici milioni di scritte sui muri. Si vai dai classici «Forza Lazio» a «Cinzia ti amo», sebbene ultimamente sia gettonatissima Anna Frank. Qui a Roma, se volete insultare qualcuno, scrivete sui muri che è come Anna Frank e lo stendete. Pare che questi dell'Ufficio Decoro intendessero cancellare al quartiere Garbatella proprio una scritta su Anna Frank, e già che erano lì ne hanno cancellata una seconda. «Forza Lazio»? «Cinzia ti

amo?». No, una strana volgarissima scritta: «Vota Garibaldi, lista n. 1». Eliminata. Adesso al suo posto c'è un bel rettangolo giallo. Purtroppo gli amici dell'Ufficio Decoro ignoravano che la scritta era lì da dal 1948, dalle prime elezioni repubblicane, e Garibaldi era il simbolo del Fronte popolare, comunisti più socialisti. Pochi anni fa la scritta era anche stata restaurata perché alla Garbatella è un monumento alla democrazia e, porca paletta, l'Ufficio Decoro non si è accorto di una targa commemorativa che stava lì a spiegare la faccenda (e nemmeno si è accorto degli scarabocchi che stanno attorno, quelli sono rimasti tutti). Il sindaco Raggi si è molto scusata e ha promesso che si proverà a restaurare la storica scritta. Meno male. E mi raccomando: Garibaldi si scrive con una b. —

Vota Raggibaldi **MATTIA FELTRI**

poke. AND BOWL
(BROADSIDE)
il primo hawaiano a Genova.
Via XII Ottobre 130 R | 010.06.99.800
p o k e a n d b o w l . i t

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Riforme
La class action arriva a un passo dalla via libera finale in Parlamento

Bilanci
La rivalutazione taglierà la plusvalenza per chi vuole vendere



Giovanni Negri
— a pagina 25

Caputo e Tosoni
— a pagina 21

CAPSULE GOURMET
ristora
ristora
CORTADO

FTSE MIB 20749,20 +0,57% | SPREAD BUND 10Y 251,40 +4,00 | €/S 1,1303 +0,25% | BRENT DTD 65,30 +0,80% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Imprese e sindacati: fronte unitario su Ue e lavoro

PATTO DELLA FABBRICA

Confindustria e Cgil-Cisl-Uil leri il primo incontro, prossima settimana i tavoli

Bocchia: la Ue non sta l'alibi per non affrontare i problemi, cantieri e taglio del cuneo

Salario a 9 euro: aggravati per 1,5 milioni di aziende, benefici al 22% dei lavoratori

Pressing comune di imprenditori e sindacati verso il governo per la crescita del Paese: si mettano in primo piano lavoro, Europa e investimenti. A partire da un fisco che premi i lavoratori, con il taglio del cuneo fiscale. Leri primo incontro tra Confindustria e Cgil, Cisl e Uil per rilanciare e implementare il Patto della fabbrica: tra i temi in discussione anche il salario minimo. Nei prossimi giorni nuovo confronto su investimenti, fisco, contratti e autonomia regionale. «Bisogna evitare che l'Europa sia un alibi per non fare le cose che servono al Paese», ha detto il presidente di Confindustria, Vincenzo Bocchia. **Picchio, Pogliotti e Tucci** — a pag. 3

TENSIONI M5S-LEGA

Inps, Mauro Nori rinuncia
Nomine in tilt, l'istituto è ancora senza rappresentante legale

David Colombo e Marco Rogari — a pag. 9

I bancari chiedono 200 euro e il diritto alla disconnessione

CONTRATTI

Nella nuova piattaforma depennato il salario d'ingresso per i giovani

Aumento economico: 200 euro. Salario di ingresso per i giovani: depennato. Fondo per l'occupazione (Foc) confermato. Esternalizzazioni: stop e uso dei contratti comple-

mentari con un gap salariale ridotto al meno 10% rispetto al tabellare. Innovazione via alla formazione come diritto soggettivo, ma prevedere il diritto alla disconnessione. Lavoro agile: normato a livello nazionale con pause, riposi e straordinari retribuiti. Questi, in sintesi, i capitoli principali che compongono la piattaforma dei sindacati per il rinnovo del contratto dei 300mila bancari della galassia Abi. **Cristina Casadei** — a pag. 9

COOPERATIVE IN BANCAROTTA



Grandi lavori. In un cantiere in Nepal la cerimonia di inaugurazione di un'infrastruttura sismica realizzata dalla Cmc, la cooperativa di costruzioni ravennate

Cmc sotto tiro all'estero: cause, ostaggi, tangenti

di Alessandro Platzer

La bancarotta del gruppo cooperativo delle costruzioni Cmc di Ravenna non è più un problema solo italiano. La coop e i suoi dipendenti all'estero sono diventati il bersaglio di pesanti ritorsioni da parte di governi stranieri: l'azienda è sotto tiro per truffa, corruzione e appropriazione indebita. In Kenya è accusata di aver svuotato poco prima della bancarotta i conti su cui venivano

accreditati i fondi per costruire due dighe: 110 aziende in affari con la Cmc sono sotto inchiesta a Nairobi, dove la coop è anche accusata di aver pagato tangenti in cambio di appalti. In poco più di 4 mesi, almeno 14 tecnici italiani alle dipendenze della Cmc sono stati privati dei passaporti e bloccati alla frontiera da quattro diverse nazioni che avevano dato appalti all'azienda cooperativa ravennate. — a pagina 5

Profumo: «Difesa comune in Europa»

INTERVISTA

di Fabio Tamburini



L'ad di Leonardo presenta i conti: a fine 2018 ordini oltre i 15 miliardi

Carrì armati, elettronica, caccia: il manager punta su accordi a tutto campo

L'auspicio di Alessandro Profumo, amministratore delegato di Leonardo, è che inglesi, francesi, tedeschi e italiani convergano su progetti comuni nei caccia e nei carri armati. Profumo ha presentato ieri il bilancio del primo anno intero alla guida del gruppo. E spiega i punti chiave delle strategie aziendali alla vigilia della presentazione dei conti agli analisti con tappe a Parigi, Los Angeles, San Diego, New York e Boston. «Il portafoglio ordini», spiega, «risultava a fine 2018 superiore a 15 miliardi di euro, più alto delle previsioni». — a pagina 2

50 Italia-Cina
Il governo rafforzerà il golden power «5G fuori dalle intese»

Gli accordi che devono essere firmati il 22 e 23 marzo in occasione della visita di Stato del presidente cinese Xi Jinping: 59 intese istituzionali e tra ministeri e 21 tra aziende private o partecipate.

Palmerini e Pelosi — a pag. 6

PANORAMA

DOPO IL DISASTRO IN ETIOPIA

Anche negli Usa stop ai Boeing Max 8. Il titolo giù in Borsa

Dopo lo stop deciso in numerosi Paesi per i Boeing Max 8, in attesa di verifiche, anche gli Stati Uniti hanno deciso di lasciare a terra tutti gli esemplari del velivolo caduto ad Addis Abeba domenica scorsa (37 le vittime). Il colosso aeronautico Usa: ok allo stop temporaneo deciso da Trump, ma «piena fiducia» nei 737 Max 8. Il titolo Boeing ha accusato nuove perdite a Wall Street. — a pagina 20

BREXIT

Gb: no a un'uscita no deal. Vicina la richiesta di rinvio

Il Parlamento inglese ha approvato una mozione che scarta la Brexit no deal, spianando la strada a una richiesta di proroga dell'articolo 50. La Ue: non basta dire no al no deal, serve un accordo. Londra intanto pensa a un piano B: senza intesa, dall'zero sul 1825 dell'import Ue. — a pagina 19

ALIMENTARE

Un italiano sale al vertice europeo di Bonduelle

Micaela Cappellini — a pagina 11

ENERGIA PULITA

A rischio gli incentivi a biomasse e biogas

Incentivi a rischio per le centrali rinnovabili alimentate con biomasse, legname, rifiuti, biogas emanano da fermentazione, biocarburanti. Bruxelles sospetta che possano configurarsi come aiuti di Stato. Si teme la perdita di investimenti per 270 milioni l'anno. — a pagina 10

INTESA SANPAOLO

Intesa, accordo raggiunto su Gros-Pietro presidente

Per la conferma formale si dovrà attendere ancora qualche giorno, forse il 20 marzo, quando le Fondazioni di Intesa Sanpaolo e Incommerano a Roma. Ma sembra che l'accordo per la conferma di Gian Maria Gros-Pietro alla presidenza della banca sia stato raggiunto. — a pagina 15

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI UOMO

3 TECNOLOGIA FASI

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

2° RILASCIO COENZIMA Q10, NANE, ELIUMIO, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO VITAMINE A, C, D

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

«Nell'era di Amazon io scelgo il retail Ovs»

PARLA TAMBURINI

«Telecom? Mi hanno proposto più volte di organizzare un club deal ma ho sempre rifiutato perché è una società che mi fa un po' paura. Gli Npi? Li lascio a quelli che io chiamo i becchini della finanza. Io investo in imprese, mi piace dare un contributo per rilanciarle e farle crescere. L'Italia è ricca di opportunità». Giovanni Tamburini sta per compiere 65 anni e da 40 lavora nel mondo della finanza ed è l'inventore del "club deal". **Alessandro Grandi** — a pag. 14

Cerved, dopo Advent nel radar di Pai e Blackstone

PRIVATE EQUITY

Cerved è diventata la preda per eccellenza del listino di Piazza Affari. Il dossier, dopo il dietrofront del fondo di Advent International, continua a essere sotto osservazione da parte di grandi private equity. Intorno a Natale erano infatti tre o quattro i grandi fondi che stavano monitorando il dossier: c'era Advent, come pure altri due colossi del settore come Pai e Blackstone. Resta però il nodo prezzo. **Carlo Festa** — a pag. 13

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE



Fintech, i pagamenti digitali diventano conversazioni

Pierangelo Soldavini — a pag. 27



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Giovedì 14 marzo 2019 € 1,20

S. Matilde di Germania
Anno LXXV - Numero 72

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



Muri imbrattati in tutta Roma. Ma il Comune fa rimuovere il «Vota Garibaldi» del '48 a Garbatella

Invece dei graffiti cancellano il cimelio

■ In una Capitale imbrattata di scritte di qualsiasi genere, e natura, un addetto del decoro urbano ha cancellato «per errore» proprio quella storica della Garbatella. «Vota Garibaldi Lista n.1». Era lì dal 18 aprile del 1948, data delle prime elezioni libere dopo il

Fascismo e dall'entrata in vigore della Costituzione. Un «errore» certo. Eppure sarebbe bastato leggere la targa accanto che ne ricordava il restauro del 2004. Tardive le scuse del Campidoglio. **Novelli** → a pagina 17

Lascia il Palazzo un politico per bene

Se ne va fra gli applausi di tutti i colleghi Guido Crosetto, fra i pochi competenti e stimati
A *Il Tempo* si racconta e svela: «Silvio Berlusconi fu fatto fuori per la guerra sull'energia»

Parla il nuotatore ferito nel raid di Acilia: «I miei aggressori? Dovrebbero provare quello che ho provato io»



■ Guido Crosetto non è più deputato. La Camera ha approvato ieri (al terzo «tentativo») le sue dimissioni. «Quella di dimettermi è stata una scelta fatta di cervello e non di cuore, per tutta una serie di ragioni - spiega l'esponente di Fratelli d'Italia - che riguardano la mia vita e il mio lavoro. Ma il cuore ora fa male. Sono molto triste, e non lo nego. Mi spiace lasciare Montecitorio». **De Leo** → a pagina 5

**Ventimila multe all'anno
Roma capitale
dei guidatori
al telefonino**

Centi → a pagina 16

**Nuovo blitz dei vigili urbani
Basta abusivi al Colosseo
Maxi-retata di 40 stranieri**

Verucci → a pagina 18

**Ma Palazzo Chigi ancora tace
Partita la grande corsa
per il vertice Bankitalia**

Caleri → a pagina 3

Il sorriso di Manuel: «Tornerò in piedi»

Pinchi → a pagina 12

Ristorante Pizzeria
A1 39 da Massimo
Cucina romana dal 1950

Via Palestro 39/a 41/a
Tel. 06 4441213
www.ristoranteal39roma.com
info@ristoranteal39roma.com

Non solo Di Maio. Anche Zingaretti ha problemi con la grammatica

**Il vero nemico
dei politici
è il congiuntivo**

■ Non solo il vicepremier Luigi Di Maio, anche il segretario del Pd, Nicola Zingaretti, cade sul congiuntivo. A Torino per portare la sua solidarietà al fronte del «Si Tav» ha detto: «Chiediamo che i bandi non si interrompino...». **Solimene** → a pagina 7



Teorema
Servizi alle famiglie

SIAMO AL VOSTRO SERVIZIO
Roma - Viale delle Milizie, 58
Tel. 06 59879846 - Cell. 388 8983750



Giovedì 14 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 27 - Numero 62 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicibile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



IN EDICOLA
Italia Oggi
Il dizionario dei BILANCI 2019
CON

Perché la Ue non disse nulla quando la Cina comprò i porti del Pireo, Valencia, Bilbao e...
Luigi Chiarello a pag. 7

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA
Capital
CIRCUIT OF ECONOMY
Class di ieri

SALARIO MINIMO
Due lavoratori su dieci (escludendo agricoli e domestici) hanno retribuzioni inferiori a 9 euro
D'Amico a pag. 37

L'Imu è pagabile dall'inquilino

Imposte locali a carico del conduttore se lo prevede il contratto. Per la Cassazione a Sezioni unite non c'è nessuna violazione del principio di capacità contributiva

La clausola contrattuale che impone al locatario di pagare le imposte locali non si pone in contrasto con il principio di capacità contributiva e non viola la regola sul divieto di traslazione del carico tributario a un soggetto diverso dal soggetto passivo individuato dalla legge. Questo importante principio è stato affermato per la prima volta dalle Sezioni unite della Cassazione, con la sentenza dell'8 marzo 2019.
Trovato a pag. 37

Ora l'Italia è sempre più isolata, non ha più un paese amico in tutta l'Europa



L'Italia sempre più isolata. Nell'Ue non c'è un paese che sostenga le sue proposte. Ora viene in rilievo l'Intesa in via di firma con la Cina. Prima nazione, l'Italia, ad aprire alla «Via della seta», il progetto cinese di una infrastruttura intercontinentale che modificherà gli assetti economici del secolo. Di Maio si affanna ad assicurare che non si tratta di un «accordo politico». Ma un accordo che apre i porti di Genova e di Trieste alle imprese cinesi ha una grande sostanza politica: la nuova ferrovia Genova-Torino, che renderebbero utile sbarcare le merci a Genova, rendendolo l'hub marittimo più importante d'Europa.
Caropardo a pag. 5

LAVORI FERMI DAL 2012
Sciopero fiscale se non si completa l'Asti-Cuneo
Merli a pag. 6

CASSAZIONE
Rottamazione, pagate due rate, addio a spese processuali
Alberici a pag. 34

VANNO IN FRANCIA
Le imprese del Marocco perdono gli informatici
Oliveri a pag. 14

IN UN ANNO
L'export della Cina è crollato del 21%
Ratti a pag. 14

FISCO
Non basta ravvedersi, occorre evitare gli errori
Strappa a pag. 35

Lo dice a ItaliaOggi il politologo Edoardo Novelli
Salvini non può certo stravincere

Il risultato del M5s alle Europee deciderà il destino dell'esecutivo, «perché un M5s debole e ferito ancora può essere un alleato per Salvini. Un M5s morto, no. E tutto sommato sarebbe un esito che allo stesso Salvini non converrebbe». Edoardo Novelli, docente di Comunicazione politica all'Università di Roma tre, studioso di campagne elettorali, analizza con ItaliaOggi i punti di forza e di debolezza dei principali competitor elettorali.
Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO
Giulia Bongiorno, ministro della pubblica amministrazione, è un fiore all'occhiello del governo gialloverde e del partito Lega che lo ispira. Oltre che essere una famosa penalista, la Bongiorno è portata all'organizzazione moderna e ha l'istituzione (anzi fra i politici italiani) del parlar franco. Ad esempio, nella sua riforma, incurante di chi vorrebbe frenarla: lei sì ma chi può essere prevede dispositivi elettronici per bloccare i furti del cartellino. Ma la Bongiorno dice che le piante organiche debbono essere ripiantate commette però un grave errore. La pianta organica non esiste nelle aziende private. Perché è segno di un mondo ingessato, che non cambia. L'errore cioè opposto del tempo in cui viviamo. Se si rispetta la pianta organica che va concettualmente abolita) vuol dire che si infliggeranno dipendenti dove magari non servono più e non se ne troveranno per dove essi sono utili.

HARD BREXIT
Dazio a zero per l'87% delle importazioni inglesi
Di Mambro a pag. 31

MINI STORE
Panino Giusto compie 40 anni e amplia i format
Sottilaro a pag. 17

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Enti locali - Il parere del Consiglio di stato sul regolamento di contabilità pubblica
Imu - La sentenza che ammette le imposte locali a carico del conduttore
Formazione - La sentenza della Corte di giustizia sull'Iva
Bonus Sud - La risposta dell'Agenzia delle entrate
Cassazione - L'ordinanza sull'accertamento induttivo
Interpello - La risposta delle Entrate per Ricerca e sviluppo

E la Meloni porta via gente al Cavaliere

Due idee di Italia. Moderata e liberale quella di Forza Italia, sovranista e conservatrice quella di Fratelli d'Italia. Che di recente, dal Piemonte alla Sicilia, dall'Emilia Romagna al Trentino, attrae diversi esponenti del partito di Silvio Berlusconi verso la sigla di Giorgia Meloni. L'ultimo in ordine di tempo a lasciare Forza Italia per aderire a FdI è stato l'ex capogruppo degli azzurri di Trento, Giorgio Manuelli. Il quale, dopo 25 anni trascorsi tra le file dei forzisti, ha scelto l'Italia di Meloni. Manuelli ha ricoperto anche la carica di vicecoordinatore regionale del partito.
Casta a pag. 9



Quota100
ANDARE IN PENSIONE FINALMENTE SI PUÒ!
Se hai 62 anni di età e 38 anni di contributi puoi richiedere di andare in pensione senza alcuna penalizzazione.
Potrai farlo on line su www.inps.it o chiamando il call center: 803 164 (da telefono fisso), 06 164 164 (da mobile) o presso un patronato.
M. MINISTERO del LAVORO e delle POLITICHE SOCIALI
www.lavoro.gov.it

Con guida di nuovi regimi, fatturato a € 6,00 in più; Con guida di La riforma del bilancio a € 6,00 in più; Con guida di Tar 2019 a € 6,00 in più; Con guida di un paese florido a € 6,00 in più; Con guida di mobile di utilizzazione a quota 100 a € 6,00 in più; Con guida di bilancio dei bilanci 2019 a € 6,00 in più; Con guida di settore degli professionisti a € 6,00 in più

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 14 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 72 | ANNO 20 - Numero 72 | www.lanazione.it



LUCCA, A RISCHIO ANCHE LA VILLA DI TORRE DEL LAGO Puccini, tra eredi e Ricordi è guerra per i diritti d'autore



DE RANIERI ■ A pagina 18

IL COMMENTO

di ROBERTO PAZZI

PECCATO ORIGINALE

SEMPRE figlia di Eva è la femmina, nel profondo della mentalità italiana. Quella Eva che fu colpevole seduttrice di Adamo, corrotta dal demonio e corruttrice del maschio. Non possiamo non ricondurre a questa pervicace concezione maschilista le due sentenze più recenti, su femminicidi. Nel secondo caso, davanti alla richiesta del pm di 30 anni di pena, il giudice ne ha comminati al killer solo 16.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

IL PREZZO DI UNA VITA

METTIAMO che in punto di diritto la pretesa abbia un qualche fondamento. Se non lo avesse, dei colossi assicurativi non si avventurerebbero, crediamo, in questa richiesta. Ma se anche l'avesse, beh, ci doveva essere un ufficio, un responsabile che avrebbe dovuto dire di no, non per bontà, per tenerezza, figuriamoci, ma almeno per furbizia: «No, non chiediamo indietro dei soldi a una bambina e a una famiglia».

■ A pagina 14

Parte l'offensiva sul salario minimo

Tre milioni sotto i 9 euro l'ora. Di Maio preme, gelo di sindacati e imprese | Servizi ■ Alle pagine 8 e 9



LA SPEZIA ESPOSTO UN DIPINTO FALSO: I LADRI ABBOCANO

LA BEFFA DI BRUEGEL

Il parroco di Castelnuovo Magra, don Alessandro Chiantaretto

MERLUZZI ■ A pagina 4

SENTENZA CHOC



Sconto al killer della moglie «Lei lo tradiva»

Servizi ■ Alle pagine 2 e 3

OGGI VOTO DECISIVO

Brexit farsa Rinvio più vicino per il divorzio

BONETTI ■ A pagina 10

SOLIDARIETÀ ALLA SARTI

Foto hot in rete Caccia allo stalker della grillina

POLIDORI ■ A pagina 13

I post dell'insegnante dello scandalo

Prato La relazione con l'amante ragazzino: «Mai dire a me non può succedere» | Servizi e RUFFOLO ■ A p. 6 e 7



Loreto (AN) www.minghishoes.com

JUVE FESTEGGIA



Il tris di CR7 vale in Borsa 214 milioni

GRILLI ■ Nel QS

SULLE BARRICATE



Muti sfilano coi musicisti in sciopero

GATTA ■ A pagina 12

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA FASI

- 1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO
- 2° RILASCIO: COENZIMA Q10, SIALINA, SELENEO, CROMIO, ZINCO, FERRO, ZINCO, CALCIO
- 3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



GIOVEDÌ
14
03
19
ANNO 44
N° 62

il venerdì

Domani sul Venerdì il ritorno di Clooney
"Divento soldato per una serie tv
ma la mia vera guerra è con Trump"

LIVE

Tra fitness e scienza i segreti per stare bene
Oggi sul mensile in edicola con Repubblica
la meditazione che aiuta anche il sesso

In Italia
€2,00
con Live



Roma



Min 7°C
Max 15°C

Milano



Min 1°C
Max 15°C



Rosie, studentessa, protesta per il clima a Londra
NICK ANSELL/PPA/FOTOGRAFIA

Noi, i ragazzi che non vogliono morire di clima

Intervista a Greta, l'adolescente svedese che guida la protesta
"Domani in piazza in tutto il mondo, fermiamo il disastro"
L'Onu: ogni anno la Terra malata fa nove milioni di vittime

Il commento

LA LINEA VERDE CHE SPEZZA IN DUE L'EUROPA

Andrea Bonanni

C'è una linea verde che divide l'Europa e che traccia i contorni di una cultura e di una sensibilità alle questioni ambientali molto variabile tra Est e Ovest e tra Sud e Nord dell'Unione. Di fondo, ci dice che il nucleo forte dei valori ecologici tende a coincidere con il gruppo di Paesi dell'Europa "carolingia" che ruota attorno all'asse franco-tedesco. Si tratta sostanzialmente degli stessi governi che fungono da motore politico della Ue. E infatti l'Europa è all'avanguardia nella battaglia globale contro il cambiamento climatico.

pagina 28

CATTANEO, NADOTTI, RAMPINI
ROSINA e ZUNINO, pagine 2, 4 e 28



Greta Thunberg, 16 anni

“ Non possiamo essere noi giovani a salvare il pianeta: non c'è abbastanza tempo. Tocca agli adulti intervenire. E devono farlo adesso ”

”
FRAIOLI e TALIGNANI, pagina 3

L'analisi

Porti, ferrovie e reti digitali
L'ira dell'America sui "tesori" italiani che la Cina vuole

CIRIACO, LOPAPA e VECCHIO
pagina 8

Il caso

Trump scavalca l'agenzia Usa per la sicurezza: "Stop ai 737 Max" E la Boeing crolla

GIAMPAOLO CADALANU
pagina 15

Il personaggio In 90 minuti ha fatto guadagnare il doppio del suo prezzo

Ronaldo, tre gol in Borsa da 270 milioni

Emanuela Audisio
Ettore Livini

Una notte magica di Cristiano Ronaldo e la remuntada contro l'Atletico Madrid regalano alla Juventus in 90 minuti (più recupero) un jackpot da 270 milioni. Il grosso di questa pioggia d'oro - pari più o meno alla somma dei ricavi annuali di Lazio e Fiorentina - arriva dalla Borsa.

pagine 6 e 7



Cristiano Ronaldo, 34 anni

GIOVANNI RASPINI
NAUTILUS
Gioielli dal Sottomarino del Capitano Nemo
dal 15 al 17 marzo 2019
Palazzo Visconti, via Cino del Duca 8 - Milano
ingresso libero

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco F., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia € 1,95 - Spagna, Ungheria € 2,20 - Svizzera CHF 3,30

RSalute All'interno Processo all'aspirina



Ambiente La battaglia di Aran
Con Greta vuole salvare il mondo
FRANCESCA PACI — P. 17

Ronaldo Il segreto di CR7
l'abilità di allenare i desideri
MAURO BERRUTO — P. 25



Streaming Apple scatena
la guerra della tv via Internet
NEGRI, OLIVO E TAMBURRINO — PP. 26-27



LA STAMPA



GIOVEDÌ 14 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 € LIVE ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) | ANNO 153 | N. 72 | ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB - TO | www.lastampa.it | G.N.

SONDAGGIO CHOC SULLA CAPACITÀ DI SPESA

Crisi, un italiano su due non riesce a pagarsi farmaci e visite mediche

Il 32% fa fatica ad acquistare carne, il 53% costretto a rinunciare ai viaggi

STATO SOCIALE A PEZZI
SE IL DEBITO SCHIACCIA LE FAMIGLIE

MARCO ZATTERIN — P. 25

Sondaggio choc di Altroconsumo sulla capacità di spesa degli italiani: uno su due non riesce a pagarsi farmaci e visite mediche. I pensionati riescono a fronteggiare la crisi meglio dei giovani. Le difficoltà di una famiglia torinese: «Siamo preoccupati per i nostri due figli».

CATALANO, LILLO E MARTINI — PP. 2-3

L'INTERVISTA
Giovannini: il Paese rischia di esplodere Ora un nuovo welfare

ROBERTO GIOVANNINI — P. 3
ROMA

Salvini, uno scudo anti stranieri per l'accordo con la Cina



Pechino, bandiere rosse sventolano in piazza Tiananmen GRIGNETTI, LA MATTINA, MAGRI, SEMPRINI E SORGI — PP. 6-7

STAMPA PLUS **ST+**

REGNO UNITO

ALESSANDRA RIZZO E GIULIA ZONCA

No di Westminster alla Brexit senza un'intesa
P. 11



TUTTIGUSTI

ELISABETTA PAGANI

Viaggio nell'America che volò sulla Luna a 50 anni dallo sbarco
NELLEMBERTO DI 8 PAGINE



LE STORIE

ROBERTO MAGGIO

Vercelli, per vincere la siccità il riso si coltiva come una volta
P. 21

FRANCA NEBBIA

Le amanuensi che ricopiano on line un secolo di annali
P. 31

GIOIA TAURO

Abusi e violenze La donna schiava per vent'anni

GABRIELE ROMAGNOLI

Vent'anni schiava. Vittima di prepotenze, abusi e tormenti, tenuti insieme dal filo della millanteria. Ridotta ai minimi termini fisici e morali. Il paesaggio della sua giovinezza devastato e irrecuperabile. Poiché gli inquirenti, giustamente, non ne forniscono le generalità, la chiameremo Italia. La sua storia è unica e al tempo stesso esemplare, diventa comprensibile proprio laddove è più incredibile. La parte divenuta oggetto di cronaca comincia nel 1998, a Gioia Tauro. All'epoca il porto era una speranza, vi attraccò in quell'anno la Regina Maersk, la più grande nave porta container del mondo e i cassoni movimentati raggiunsero quota due milioni. Poi le infiltrazioni mafiose hanno rallentato il traffico, almeno quello legale. — P. 15

GENOVA

Uccide la moglie "Mi ha deluso" Pena dimezzata

MATTEO INDICE

Il giudice dice che Javier Gamboa uccise la sua ex moglie Jenny Reyes dopo essere stato «illuso e disilluso in un misto di rabbia e di disperazione, profonda delusione e risentimento, non del tutto incomprensibili». E pur meritando l'assassino «una pena severa perché nulla può giustificare l'uccisione di un essere umano», questo delitto «in un'ipotetica scala di gravità» va collocato «su un gradino più basso rispetto ad altri». E con le motivazioni il magistrato spiega perché la pena è stata ridotta dai 30 anni chiesti dal pm ai 16 inflitti. Il massacro avvenne a Genova nell'aprile 2018: Gamboa, 52 anni, tornato dall'Ecuador per ricostruire la storia con l'ex moglie di 46 anni, la colpì con una coltellata dopo aver scoperto che non aveva lasciato l'amante. — P. 14

BUONGIORNO

Ieri a Roma s'è mosso l'Ufficio Decoro. Che noi nemmeno lo sapevamo esistesse un Ufficio Decoro. Ci eravamo dimenticati dell'esistenza stessa del decoro, figuratevi dell'ufficio preposto. E invece non soltanto esiste, ma lotta insieme a noi, e ieri si è armato contro il degrado della città: basta con le scritte sui muri! Perbacco. Ecco, tenete conto che a Roma ci sono undici/tredici milioni di scritte sui muri. Si vai dai classici «Forza Lazio» a «Cinzia ti amo», sebbene ultimamente sia gettonatissima Anna Frank. Qui a Roma, se volete insultare qualcuno, scrivete sui muri che è come Anna Frank e lo stendetevi. Pare che quest'Ufficio Decoro intendessero cancellare al quartiere Garbatella proprio una scritta su Anna Frank, e già che erano lì ne hanno cancellata una seconda. «Forza Lazio»? «Cinzia ti

amo»? No, una strana volgarissima scritta: «Vota Garibaldi, lista n.1». Eliminata. Adesso al suo posto c'è un bel rettangolo giallognolo. Purtroppo gli amici dell'Ufficio Decoro ignoravano che la scritta era lì dal 1948, dalle prime elezioni repubblicane, e Garibaldi era il simbolo del Fronte popolare, comunisti più socialisti. Pochi anni fa la scritta era anche stata restaurata perché alla Garbatella è un monumento alla democrazia e, porca paletta, l'Ufficio Decoro non si è accorto di una targa commemorativa che stava lì a spiegare la faccenda (e nemmeno si è accorto degli scarabocchi che stanno attorno, quelli sono rimasti tutti). Il sindaco Raggi si è molto scusata e ha promesso che si proverà a restaurare la storica scritta. Meno male. E mi raccomando: Garibaldi si scrive con una b. —

Vota Raggibaldi | MATTIA FELTRI

PALZOLA
Cognac
puro
stagionato
Stragustoso
palzola.it

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA
Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne
349 499 84 89
enoteca@comprouino.it



A Cosmoprof la bellezza è sempre più green
 La fiera della cosmetica apre oggi a Bologna con quasi 3 mila espositori speciale **MF** di 8 pagine



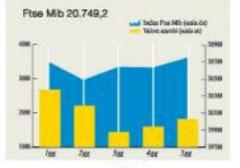
Brexit, il Parlamento esclude il No Deal
 Oggi nuovo voto sul prolungamento dei negoziati con l'Ue **Carosielli** a pagina 3

Anno XXX n. 052
 Giovedì 14 Marzo 2019
 €2,00 *Classedificatori*



Con MF Allegorie for Fashion n. 91 a € 5,00 € 5,00 - € 5,00 - Con MF Allegorie for Living n. 43 a € 5,00 € 5,00 - € 5,00

Spedite in A.P. art. 1, 1, 1 L. 480/2015 - D.R. 1.40 - C.A.P. 4301 Padova € 1,00



BORSA +0,57% 1€ = \$1,1303

BORSE ESTERE	Euro-Yen	125,89	▲
Dow Jones	Euro-Ftse	1,1373	▲
Nasdaq	Bip 10 Y	2,3311	▲
S&P 500	Bund 10 Y		
Francforte	11,872		
Zurigo	8,287		
Londra	7,189		
Parigi	8,208		
VALUTE-RENDIMENTI	FUTURE		
Euro-Dollari	Euro-Sp	128,8	▼
Euro-Sarlna	Euro-Bund	146,84	▼
	US T-Bond	146,84	▼
	Ftse Mib	20,749	▲
	S&P500 Cme	2,818	▲
	Nasdaq100 Mf	7,287	▲

FOCUS OGGI
Tim, ora Sparkle punta a crescere in Colombia
 La controllata di Telecom Italia che si occupa di connettività internazionale avvicina un punto di presenza a Bogotá **Follis** a pagina 15

IL ROMPISPREAD
 Si bloccano contemporaneamente Facebook e Instagram, possibile nuovo boom demografico

RISPARMIO IL GOVERNO STUDIA UNA SERIE DI AGEVOLAZIONI PER INCENTIVARE QUESTI PRODOTTI

Bonus fiscale per i fondi Eltif

L'esecutivo valuta una detrazione nell'ordine del 30% su quanto verrà investito negli strumenti a lungo termine dedicati al sostegno delle pmi quotate e non. In arrivo i decreti attuativi sui Pir
 (Dal Maso a pagina 4)

IL FONDO AMERICANO GUARDA CON INTERESSE AD ALCUNI IMMOBILI MESSI IN VENDITA DAL GRUPPO BANCARIO
A Blackstone piace il mattone di Unicredit
 Il pacchetto complessivo vale 1 miliardo. Anche la controllata Bank Austria lancia un bond
 (Gualtieri a pagina 6)

TITOLO SU DEL 17%
La Juve vola in borsa dopo la vittoria in Champions
 (Mondellini a pagina 13)

PAGAMENTI
Sia fa il record di fatturato e 80 milioni di profitti
 (Cervini a pagina 7)

ASSET MANAGER
La canadese Brookfield conquista Oaktree
 (Follis a pagina 2)

BANCHE
Edmond de Rothschild lascia la borsa svizzera
 (Franzini a pagina 2)

Rinnovare la tecnologia in azienda? Puoi avere di più!

STAMPANTI E COMPUTER A NOLEGGIO
 Con tutti i servizi inclusi

NOLEGGI PERSONALIZZATI
 Soluzioni per tutte le esigenze

TUTTI I TUOI DATI AL SICURO
 Privacy e sicurezza in direttiva GDPR

TUTTO QUELLO CHE TI SERVE IN UFFICIO
 Semplice ed economico

Scegli il meglio
www.gruppodigit.it

GRUPPODIGIT
 & TECNOLOGIE PER L'UFFICIO

100 TOP
 METRICHE 2018

La mediazione italiana della Nuova Via della Seta

Mentre i pescatori di Barletta si fanno disertori di una strana chiamata a pescare in un mare non più di pesci ma di plastica, il signor

Mentre i pescatori di Barletta si fanno disertori di una strana chiamata a pescare in un mare non più di pesci ma di plastica, il signor Daniele Cascella ci offre un primo piano di acque torbide di liquami del solito canale alluvionale Ciappetta Camaggio. Puro risultato tra malapolitica e inquinamento ambientale in cui presto potrebbe ritrovarsi la sorgente di Andria (Gazzetta del Mezzogiorno 12 marzo). D'altro lato, mentre il sindaco Cannito dice di voler capire ancora cosa sarebbe la storia di Barletta come antica città marinara pur senza contare conseguenti inappetibili piani strategici sul turismo culturale -, incombe come uno strano marziano, l'imprevista figura in Italia del Presidente cinese Xi Jinping per siglare il Memorandum commerciale con il Governo. È in questo contesto che Barletta si propone come antica città /repubblica marinara, secc. XII-XIX, con il suo porto dell'AdSP MAM e area industriale della Zes Adriatica -, nel solco proprio della via della seta dai tempi di Marco Polo (dal sec. XIII-XIV in poi). Una città ed una Via della Seta che oggi avrebbe a buon diritto di dire la sua, in prosieguo di quanto già avemmo accennato nei primi di gennaio 2019. Cosa offrirebbe l'Italia e l'Europa, tra i grandi e mutevoli scenari del commercio mondiale? Tra Occidente e Oriente, quali riproposizioni identitarie di sviluppo effettivamente culturali? Quale sarebbe il ruolo del governo italiano, tra il ragionevole neo protezionismo commerciale degli Stati Uniti e un'eccessiva generosità nell'elargizione di capitali cinesi per infrastrutture portuali in Europa, Africa e America Latina per le obsolete infrastrutture portuali italiane? Grandi e piccole repubbliche marinare sarebbero in svendita con i loro porti ed i loro mirabili centri storici, oppure andrebbero unitariamente meglio tutelati e valorizzati? La nuova Via della Seta (Silk and Road) dopo quella del secc. XIII-IV italiana ed europea di Marco Polo e di Manuali della Mercatura Occidentale è il nuovo grande palcoscenico globale dove gli effettivi attori del teatro decidono di recitare il proprio ruolo, dietro le quinte. La vasta platea planetaria dovrà accontentarsi solo di uno strano altalenante bisbiglio e assordante vociare degli stessi attori principali. Firmare o non firmare il memorandum tra Italia e Cina? L'Italia sarebbe il primo Paese del G7 e il primo membro fondatore dell'Europa ad aderire al grande piano cinese. Finora hanno firmato quasi 70 Paesi nel mondo, ma in Europa solo governi della periferia, come Ungheria e Grecia. Un assenso al memorandum commerciale cinese sarebbe il riconoscimento di una delle prime sette potenze economiche del mondo (G7), e quindi avrebbe un valore di tipo globale, che gli Usa e l'Europa non accetterebbero. Il secondo aspetto non meno importante di quello commerciale, è il grande valore simbolico e quindi culturale che rappresenta l'Italia sia nella tradizione storica e simbolica della Nuova Via della Seta, sia nella sua posizione centrale nel Mediterraneo. Il Governo prosegue le precedenti relazioni con la Cina. Già da tempo tra Roma e Pechino si auspica una certa regolarità degli incontri diplomatici. La migliore periodicità pare che non sia stata tutta merito del Governo Gentiloni (che aveva già partecipato al Belt Road forum for International Cooperation). Poco prima si era consumata la visita anche dell'allora premier Renzi. Poi a fasi regolari quella del sottosegretario Scalfarotto, per un anno e mezzo di durata del suo mandato. Ancor prima, a spianare la strada verso Pechino era stato il Presidente Giorgio Napolitano nel 2010, poi seguito da una vera e propria visita di Stato molto importante: quella del Presidente Sergio Mattarella nel 2017. E ancora, hanno fatto seguito (prima e dopo l'attuale Governo) delegazioni in Cina da parte dei presidenti delle AdSp, (tra i quali della Puglia Mam), quella dell'Assoporti e del Propeller Club Italia, della Confitrama, etc.. Particolarmente chiara è stata quindi la correttezza del Governo, considerato che il Sottosegretario Geraci ha proseguito molte visite in Cina oltre a quella del ministro Tria a fine agosto e di altri ministri come Di Maio, poi replicata durante il mese di novembre a Shanghai con numerosi attori e stake holder. Tutti orgogliosi di presentare grandi opportunità di investimenti grazie alla recente Riforma del Sistema Portuale, poi con le istituzioni delle Zes al sud, e delle ZIs a nord. Per l'assoluta corretta continuità, già avviata da 4 o



5 anni, all'Italia spetterebbe un ruolo di attento ed equilibrato mediatore permanente da un lato verso la Cina, e dall'altro verso gli Stati Uniti, l'Europa e l'Africa. Se l'Europa appare allineata agli Usa, perché alcune nazioni si stringono sempre più verso una sorta di rapporto bilaterale con la Cina? Perché le potenti nazioni europee, come la Germania e la Francia, preferiscono far sentire la propria voce dietro l'ovattato sipario dello scenario globale? Si pensi solo ad esempio al fatto che la Merkel nel corso del suo mandato sarebbe andata in visita in Cina ogni anno e forse più. Oppure alla Francia, che pare contendersi l'Africa con la stessa Cina. Un beneficio comune per tutti, dovrebbe ripartire dalla decisione unitaria della Commissione Europea di concerto con l'Italia e gli Usa. Le diversità culturali e prudenze diplomatiche. Anche per queste ragioni, la costanza dei rapporti sulla Silk and Road (Bri), tuttavia, non si giocherà semplicemente in termini di mega infrastrutture, ma anche di autentiche relazioni culturali tra popoli culturalmente diversi tra loro. Il motto, ad esempio, della diplomazia cinese verso ogni popolo e nazione secondo cui ti presto una certa somma di moneta, ma in caso di insolvenza mi approprio del pezzo di una certa portualità ove ricade la relativa ipoteca non potrebbe essere reso meno rigido e più flessibile al pensiero occidentale, visto che la recente edizione europea del Financial Times di questi giorni titolava: «Il rimprovero Usa scatena le divisioni a Roma sulle aperture agli investimenti cinesi»? Nell'attuale commercio internazionale, dazi e dogane trovano un proprio ascendente nei primi anni del 300, in Europa, Mediterraneo e sulla Via della seta, mostrano come quella degli Usa, non sarebbe affatto stata una mossa avventata, ma ponderata secondo i nuovi rapporti e scenari commerciali globali, che andrebbero, appunto, sufficientemente storicizzati. Intanto la Cina sta suggellando la sua egida portuale sulla Grecia, Portogallo e Romania, mentre in Italia si accinge ad una sorta di spezzatino tra i porti terminali di Trieste, Venezia, Ravenna e Noli Ligure. Quali sarebbero i tesori che effettivamente affratellerebbero i popoli, se non quelli sedimentati lungo i secoli con la Via della seta italiana delle 4 grandi repubbliche marinare (Amalfi, Venezia, Genova, Pisa) e 4 piccole repubbliche marinare (Ancona, Noli, Gaeta e Barletta)? Del resto, i porti-core delle 15 sedi AdSP compresi i 54 porti delle rispettive appartenenze non sono tutto sommato gli stessi della Via della seta dei tempi di Marco Polo? Se la potestà normativa sulle identità culturali dello Stato italiano, confermato da una nostra fase interlocutoria presso il Senato si presenta tuttora frammentata tra le sue 20 regioni, perché lagnarsi di una atavica assenza identitaria nazionale, proprio nell'attuale nello scenario globale? Perché dunque non ripartire dalla naturale centralità e potestà del Parlamento italiano (Camera e Senato)? Perché non promuovere istanza all'Unesco, per un suo riconoscimento dei centri storici di tutte le repubbliche marinare italiane, piccole e grandi? L'antica saggezza della tradizione diplomatica. Lo storico successo, quello della Via della seta Italico-Europa, non è stato forse il frutto di reciproche e trasparenti relazioni diplomatiche tra l'imperatore della Pax Mongola, Kubilai Khan e la diplomazia europea: dai Pontefici di allora a re Luigi IX, il Santo (1214-1270), fino allo stesso Marco Polo (1254-1324)? Il quale insieme al padre Niccolò e allo zio Matteo viaggiò a lungo in Asia percorrendo la Via della seta e attraversando tutto il continente asiatico fino a raggiungere la Cina (Catai), ove l'imperatore lo nominò come prescelto tra tutti i suoi ambasciatori. Kubilai Khan, fondatore della dinastia Yuan cinese, grande tessitore di relazioni con altri popoli, voleva sapere molto sull'Europa, e specialmente sul Papa e sulla chiesa romana. Dopo un anno in Cina, i fratelli Polo furono appunto rimandati in Europa dall'imperatore con una sua lettera a papa Clemente IV (1268). In questa lettera, il Khan chiedeva al Papa di mandargli cento uomini dotti per insegnare al suo popolo sul cristianesimo e la scienza occidentale. Inoltre chiedeva che il Papa gli procurasse l'olio dalla lampada del Santo Sepolcro a Gerusalemme. Si dové quindi attendere l'elezione del nuovo papa Gregorio X (nel 1271). Inoltre, dal medio oriente fino al Catai, le città pullulavano di cristiani nestoriani, e l'imperatore pensava ed operava per una effettiva pax fra tutti i popoli. Dopo i noti cimeli culturali, dalla bussola alla carta perfezionata dalla repubblica di Amalfi, vi sarà il primo mappamondo esteso fino alla Cina, quello di Fra Mauro del sec. XV (Biblioteca Marciana di Venezia). Poco dopo, il grande missionario gesuita Matteo Ricci (1552 -1610), spiegherà e diffonderà le basi della cultura occidentale riconosciute dalle stesse autorità cinesi. I successivi benefici che l'Europa e l'Italia trassero dalla via della seta di Marco Polo, furono dati dalla capacità di produrre in proprio non solo la seta e i rispettivi mercati, ma anche una estensione e ammodernamento e omogeneità dei mercati (allora molto frammentati) per innumerevoli prodotti allora sconosciuti. E ancora, si ebbero le prime decodificazioni inerenti alle molteplicità di lingue locali sulle unità di misure, pesi, normative portuali di imbarco e sbarco e denominazioni dei prodotti, etc. Ed il tutto si traduceva in nuove forme di relazioni commerciali, diplomatiche e sociali. Una possibile proposta sul Memorandum. Se dunque, secondo le preoccupazioni Usa, il sistematico finanziamento cinese del debito pubblico di molte nazioni metterebbe a rischio la sicurezza delle stesse nazioni coinvolte, la Cina dovrebbe ripensare ad una nuova filosofia di aiuti, molto più duttili e non ad uso coloniale. D'altro lato, il nostro suggerimento di sempre, cioè quello di dare priorità alle reciproche relazioni culturali, oggi si scorge tra i sei settori della collaborazione tra Italia e Cina previsti dal Memorandum of understanding (Mou) per la nuova Via della seta, ove al 5° punto si legge: la collaborazione culturale, universitaria e in ambito Unesco dei rispettivi Paesi; infine il 6° settore: Cooperazione allo sviluppo ecosostenibile, con politiche congiunte di protezione ambientale e dei mutamenti climatici. Il problema tuttavia consiste nell'invertire le priorità in tale Memorandum (Mou): Tra i sei settori della per la nuova Via della Seta, che contemplano sei priorità: 1) Linee guida normative, 2) Trasporti, logistica e infrastrutture, 3. Commercio e investimenti liberi, 4. Cooperazione finanziaria, 5. Connettività da persone a persone, 6. Cooperazione allo sviluppo verde; si potrebbe ripartire dando priorità agli ultimi due punti il 5° sulla collaborazione culturale ed il 6° sulla cooperazione ecosostenibile. Aspetti questi sostenuti anche in premessa dello stesso Memorandum ove si ricorda: l'impegno ivi espresso per promuovere il partenariato bilaterale in uno spirito di rispetto reciproco, equità e giustizia e in modo reciprocamente vantaggioso, nella prospettiva di una solidarietà globale

rafforzata; Consapevole del patrimonio comune storico sviluppato attraverso le rotte terrestri e marittime che collegano l'Asia e l'Europa e del tradizionale ruolo dell'Italia come terminale della via della seta marittima. La storia madre del dialogo. una strategia culturale, come abbiamo detto, storicamente già proficuamente sperimentata tra l'ambasceria italiana e Kublai Khan, ovvero da un lato i pontefici (Clemente IV e Gregorio X) e Marco Polo, con suo padre Nicolò e suo zio Matteo, e dall'altro lo stesso imperatore unico. Del resto, non fu grazie a Marco Polo che Cristoforo Colombo ebbe a scoprire l'America, per pure ragioni di sfide anche culturali? Dott. Nicola Palmitessa
Centro studi: La cittadella Innova

Informazioni Marittime

Primo Piano

Al via il censimento dei marittimi italiani

Governo lancia il programma. Armatori battenti bandiera italiana forniranno storico e occupati, i sindacati il numero di disoccupati e le regioni che ne hanno di più

Il governo avvia il censimento dei marittimi italiani. Lo anticipa Assarmatori. Il processo di conteggio sarà lungo (si pensi che quello per i portuali va avanti da quasi due anni) ed è passato molto tempo dall'ultima volta che è stato fatto, tant'è che l'anno scorso i sindacati sono tornati a richiederlo. «È il primo passo per favorire un intervento deciso sulla piaga della disoccupazione che affligge i marittimi italiani. Pieno sostegno al governo e in particolare al viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi», ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. Come funziona Per i portuali la base è il Piano organico porto (Pop), uno strumento delle autorità di sistema (Adsp). Sommando i 15 Pop delle 15 Adsp si ha il totale dei portuali - ad aprile 2017 **Assoport** ha chiesto alle imprese (art. 16 legge 84/94), alle compagnie portuali (art. 17) e alle società terminalistiche (art. 18) di riferire il numero esatto dei loro dipendenti. Per i marittimi, spiega Assarmatori, il progetto governativo prevede che tutte le aziende armatoriali interessate, direttamente o indirettamente, forniscano sia lo storico che gli attuali occupati. Saranno coinvolte le imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, le aziende estere che utilizzano la bandiera italiana sotto contratti di bare boat charter, le aziende le cui navi battono bandiera italiana in virtù dell'iscrizione al Registro Internazionale, le imprese marittime impegnate nel cabotaggio nazionale ed europeo. Una collaborazione sarà richiesta anche alle organizzazioni sindacali per fornire il numero dei disoccupati, indicando le regioni e le province dove questo numero è più alto. Sotto la lente di ingrandimento finiranno anche le rotazioni di equipaggio e i periodi a terra coperti dal regime di malattia ex cassa marittima. L'obiettivo finale è creare un'anagrafica unica nazionale, un "collocamento della gente di mare".

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, accettando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

Ho capito Chiudi

Nostra migliori informazioni

INTERSPED

Click Boat

Informazioni Marittime

IL GOVERNO AVVIA IL CENSIMENTO DEI MARITTIMI ITALIANI. LO ANTICIPA ASSARMATORI.

Il processo di conteggio sarà lungo (si pensi che quello per i portuali va avanti da quasi due anni) ed è passato molto tempo dall'ultima volta che è stato fatto, tant'è che l'anno scorso i sindacati sono tornati a richiederlo. «È il primo passo per favorire un intervento deciso sulla piaga della disoccupazione che affligge i marittimi italiani. Pieno sostegno al governo e in particolare al viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi», ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina.

Come funziona

Per i portuali la base è il Piano organico porto (Pop), uno strumento delle autorità di sistema (Adsp). Sommando i 15 Pop delle 15 Adsp si ha il totale dei portuali - ad aprile 2017 Assoport ha chiesto alle imprese (art. 16 legge 84/94), alle compagnie portuali (art. 17) e alle società terminalistiche (art. 18) di riferire il numero esatto dei loro dipendenti. Per i marittimi, spiega Assarmatori, il progetto governativo prevede che tutte le aziende armatoriali interessate, direttamente o indirettamente, forniscano sia lo storico che gli attuali occupati. Saranno coinvolte le imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, le aziende estere che utilizzano la bandiera italiana sotto contratti di bare boat charter, le aziende le cui navi battono bandiera italiana in virtù dell'iscrizione al Registro Internazionale, le imprese marittime impegnate nel cabotaggio nazionale ed europeo.

Una collaborazione sarà richiesta anche alle organizzazioni sindacali per fornire il numero dei disoccupati, indicando le regioni e le province dove questo numero è più alto. Sotto la lente di ingrandimento finiranno anche le rotazioni di equipaggio e i periodi a terra coperti dal regime di malattia ex cassa marittima. L'obiettivo finale è creare un'anagrafica unica nazionale, un "collocamento della gente di mare".

R.L. FERRARI & CO.

CARGOMAR

SMET

#SustainabilityFirst

Innovating the future.

GRUPPO LAGHEZZA

Mare: inaugurata la Ro/Ro più grande sulla tratta Trieste-Turchia

"Ephesus Seaways" consente carichi doppi e alte prestazioni

Salire al ponte 14 e osservare la 'sorella minore', piccola quasi esattamente della metà, ci si rende conto di quale sia la dimensione della nuova motonave "Ephesus Seaways", consegnata il 31 gennaio scorso all' armatore DFDS: il più grande traghetto merci che sia approdato al Terminal Ro/Ro del **Porto di Trieste**. Oggi a bordo si è svolta al Samer Seaports Terminal la tradizionale cerimonia di benvenuto per il viaggio inaugurale. La nave ha anche una capacità quasi doppia rispetto alle altre Ro/Ro che percorrono l' Autostrada del mare **Trieste-Turchia**, potendo imbarcare fino a 450 semirimorchi rispetto agli standard di 200/280. Lunga 237,4 metri, ha una stazza lorda di 6045 tons e può raggiungere i 21 nodi di velocità. Grazie a una particolare disposizione interna dei ponti e delle tre rampe di accesso, permette di ridurre in maniera considerevole i tempi di carico e scarico; è equipaggiata con sistemi antinquinanti per ridurre le emissioni, in particolare quelle di ossido di zolfo, anticipando le norme che entreranno in vigore dal gennaio 2020. "Questa è soltanto la prima di sei navi gemelle - ha spiegato il Presidente della Samer & Co. Shipping, Enrico Samer, sottolineando che la Ephesus Seaways fa diventare "sempre più centrale il Terminal RO/RO del **Porto di Trieste**. I clienti hanno la possibilità di aumentare i rispettivi traffici tra il Medio Oriente, l' Europa centrale e l' Europa del Nord". L' armatore DFDS ha battezzato la nave "Ephesus Seaways" scegliendo di nominare le nuove navi dedicate alla rotta Turchia-**Trieste** celebrando i siti archeologici turchi Patrimonio dell' Unesco. (ANSA).



Sulla Cina «nulla osta» del Colle

Mattarella si accerta che la rete 5G sia fuori dal dialogo con Pechino. L'ipotesi di usare il «golden power» Resta alta la pressione Usa contro il gigante tecnologico Huawei. Distensione Ue: non siamo preoccupati

ANGELO PICARIELLO

IL DOSSIER Nel consueto vertice col governo in vista del Consiglio Europeo al Quirinale è stato fatto il punto sul documento che la prossima settimana sarà siglato dal presidente cinese Xi Jinping in visita a Roma. Gli Usa e l'Europa non debbono temere fughe in avanti dell'Italia con la Cina. Il memorandum of understanding - più banalmente 'dichiarazione d'intenti' - predisposto dal nostro governo e che dovrà essere siglato la prossima settimana a Roma, nel corso della visita del presidente cinese Xi Jinping (in Italia dal 21 al 24 marzo), si inserisce nel solco tracciato dal recente documento approvato dall'Europa e anzi ne rispetta i parametri anche in modo più stringente, tenendo al di fuori la delicata partita digitale (il 5G) che tanto allarma l'intelligence americana ed europea.

Il 'Belt on road' è stato uno degli argomenti clou al Colle dove, a colloquio con Sergio Mattarella, si sono recati il premier Giuseppe Conte e i due vice, Matteo Salvini e Luigi Di Maio, i ministri Enzo Moavero Milanesi, Elisabetta Trenta, Giovanni Tria e il sottosegretario Giancarlo Giorgetti. È la tradizionale colazione di lavoro che precede i Consigli Ue. E il premier ha rassicurato sui «rischi per la sicurezza nel mondo digitale» segnalati dall'Europa.

Il dossier è di stretta competenza governativa, ma il capo dello Stato non ha mancato di offrire la sua copertura istituzionale, avendo già approfondito la questione durante la visita di Stato che effettuò in Cina nel febbraio 2017, quando, incontrando il presidente Xi Jinping, aveva indicato come obiettivo quello di «ampliare il partenariato strategico», promettendo che «gli investimenti produttivi cinesi» avrebbero trovato nel nostro Paese «una destinazione sicura e un clima incoraggiante».

Le diffidenze restano, e se ne fanno portatori i partiti di opposizione. «L'Italia non è un protettorato di Pechino», avverte Annamaria Bernini, per Forza Italia. E nel governo anche Matteo Salvini vuol vederci chiaro, in particolare per quanto riguarda il ruolo e gli assetti relativi al **porto** di **Trieste**, con la Lega detiene la presidenza della Regione con Massimiliano Fedriga.

Gli Usa restano in allarme e ammoniscono l'Italia, e non solo, a valutare «rigorosamente i rischi di fornitori soggetti a governi stranieri prima di prendere qualsiasi decisione su infrastrutture critiche come la rete 5G», dice un portavoce del dipartimento di Stato americano.

«I progetti che non rispettano gli standard di sicurezza sollevano preoccupazioni», aggiungono dagli Usa, preoccupati per il gigante tecnologico cinese Huawei. Ma al Quirinale la questione viene valutata al pari del governo, come una tempesta in un bicchier d'acqua, restando rigorosamente fuori dall'intesa, come chiarito, la parte digitale. Cina e Ue hanno «una partnership strategica complessiva e la relazione si evolve stabilmente negli interessi delle due parti», è il commento del portavoce del ministero degli Esteri di Pechino Lu Kang.

A stemperare i timori arrivata una dichiarazione ufficiale da Bruxelles dove si precisa che «gli Stati membri non possono negoziare accordi in contraddizione con la legislazione europea» e per questo «non c'è preoccupazione». La Commissione ha infatti già verificato i 13 accordi siglati da altrettanti stati membri con la Cina, e tutti si sono dimostrati in linea con il diritto europeo, contenendo proprio riferimenti diretti alle norme Ue, e sulla stessa linea si colloca l'Italia, che arriva per 14esima, pronta peraltro a far valere, ha assicurato Conte al Quirinale, il meccanismo del 'golden power' che consente di avocare a sé, da parte del governo centrale, tematiche di interesse nazionale. «La Cina offre preziose opportunità per le nostre imprese», aveva detto il premier al Corriere della Sera.

L'accordo «imposta la collaborazione in modo equilibrato e mutualmente vantaggioso», in una cornice «trasparente», ed è «perfettamente compatibile» con la nostra collocazione nella Nato e nella Ue: «Nessun rischio di



Zaia: «Fermare la colonizzazione cinese»

Il governatore bocchia l'intesa con Pechino sulla Via della Seta: «Servono anticorpi contro l'invasione» Anche Salvini è perplesso ma Fedriga dice sì. E il patto è stato scritto da un sottosegretario della Lega

Marco Bonet

veneziana La «Via della Seta» (One Belt-One Road), il progetto con cui la Cina intende potenziare i suoi collegamenti commerciali con i Paesi dell'Eurasia finanziando, sviluppando e gestendo una capillare rete d'infrastrutture portuali, ferroviarie, aeroportuali ed energetiche, divide il governo e pure la Lega, specie a Nordest.

Il governatore Luca Zaia ha infatti usato ieri parole durissime nei confronti dell'iniziativa avviata dai cinesi, che vorrebbero fare dei porti dell'Alto Adriatico (Trieste, in particolare, ma anche Venezia) il terminale della loro nuova rotta marittima: «Si tratta di una nuova forma di colonizzazione, dobbiamo prenderne atto. I cinesi hanno già invaso l'Africa e ora si preparano a farlo anche con l'Europa, con i nostri porti.

Ora - ha proseguito Zaia - nessuno pensa di paragonare i mercati di oggi a quelli medioevali ma dobbiamo creare gli anticorpi per difenderci da questa invasione». Come? «Investendo direttamente e credendo in partite in cui finora si è creduto poco. Quella della portualità, ad esempio, è una grande sfida, la sfida dell'intermodalità e del trasporto delle merci. Lasciare i porti nelle mani degli stranieri significa lasciare nelle loro mani anche la nostra economia».

Una posizione diametralmente opposta a quella assunta fin qui dal governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, leghista come Zaia, che pur pretendendo «pari dignità» con i partners cinesi, ha però rivendicato il diritto (e l'opportunità) di Trieste di «dialogare con qualsiasi investitore estero, senza preclusioni di sorta.

Trieste - ha detto Fedriga al Piccolo qualche giorno fa - è pronta a dare il suo benvenuto a chiunque sia intenzionato a investire qui. Le obiezioni che su questa prospettiva stanno arrivando dall'amministrazione Trump non mi preoccupano, perché sentendo il presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, so che la strategia è quella di non chiuderci a investitori di un solo Paese, ma che bisogna sempre sentire tutti e siamo consapevoli che Trieste è ritenuta piazza molto interessante a livello internazionale».

Fedriga si riferisce ai dubbi (ma suonano più come degli avvertimenti) lanciati dall'amministrazione Trump, che vede nella «Via della Seta» il grimaldello con cui la Cina vorrebbe scardinare gli attuali assetti geopolitici in Occidente, per poi ridisegnarli, mettendo a rischio la tenuta della stessa Nato. Il premier Giuseppe Conte, nella sua intervista di ieri al Corriere ha assicurato che il memorandum che si appresta a firmare alla fine del mese con il presidente Xi Jinping, in occasione della visita di quest'ultimo in Italia, non sarà «un cavallo di Troia». Nel governo, però, non tutti sembrano convinti.

Il vicepremier Matteo Salvini anche ieri ha messo le mani avanti: «La sicurezza nazionale viene prima di qualunque altra cosa, di ogni interesse commerciale. Io non voglio che l'Italia sia una colonia di nessuno. Se si aiutano le imprese italiane a fare business e ad esportare i nostri preziosi prodotti io sono contento. Però ovviamente c'è da valutare la sicurezza nazionale. E dunque studiamo, lavoriamo, approfondiamo, valutiamo...».

Il punto è che, come ha fatto notare il sottosegretario pentastellato agli Affari regionali Stefano Buffagni (sempre più spina nel fianco della Lega), uno dei protagonisti dell'intesa in via di definizione tra Italia e Cina è stato il sottosegretario leghista allo Sviluppo economico Michele Geraci, economista palermitano molto vicino a Salvini che da dieci anni insegna alla University of Nottingham Ningbo China, alla New York University di Shanghai e all'Università dello Zhejiang.

«Possibile che non abbia informato i vertici di quel che si stava scrivendo?» si è domandato malizioso Buffagni. E lo stesso Geraci, parlando con il Sole 24 Ore, si è stupito dello stupore dei diplomatici Usa e dei suoi compagni di partito: «Sinceramente sono un po' sorpreso. Non capisco che cosa ci sia di così controverso. Si tratta di accordo



cornice: solo l' indicazione di alcuni settori strategici in cui favorire investimenti congiunti e accelerare l' acquisizione di commesse da parte delle imprese italiane. Insomma, nulla di irreparabile».

Il Nautilus

Trieste

Porto di Trieste: pronti ad accogliere gli 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. E' 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 e stare attenti: accettiamo tutti gli investimenti, ma dobbiamo poterli gestire noi. Anche sul Pireo, così frequentemente tirato in ballo come esempio negativo dell'atteggiamento da padrone di Pechino, c'è comunque 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. Il progetto originario cinese prevedeva la costruzione di una ferrovia lungo i Balcani per arrivare direttamente in Europa ma poi per le difficoltà orografiche e la tormentata situazione sociale, ha fatto deviare la Belt and Road Initiative marittima su Adriatico (Venezia, Trieste, Koper) e Tirreno (Genova). Per ragioni diverse, tra questi porti, il traffico dell'ultima tappa si concentrerebbe su Trieste. Per il momento, tuttavia, gli accordi da firmare prevedono solo una collaborazione sullo sviluppo della rete ferroviaria. Parisi ha le idee chiare: Dobbiamo puntare su traffici come questi per crescere e creare lavoro. Ma 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. Ne è convinto anche il sindaco, Roberto Dipiazza, che oggi ha ribadito lo sforzo per avviare lo sviluppo della città. Il presidente della Cciaa Venezia Giulia, Antonio Paoletti, ha invece sottolineato un aspetto della vicenda che di tanto in tanto viene citato: Trieste comincia a dar fastidio ai grossi player e ai grossi porti del nord Europa. Si potrebbe leggere così la nuova attenzione da parte della comunità internazionale sulla Via della Seta, via che Trieste ha sempre avuto.



Il Piccolo

Trieste

Traghetto da record nel porto di Trieste "Ephesus" porta fino a 450 rimorchi

Ieri mattina cerimonia di benvenuto alla nuova ammiraglia che è la prima di un programma di rinnovo della flotta Dfds

Massimo Greco TRIESTE. E' la più grande unità ro-ro che abbia toccato il porto di Trieste, dove ha ormeggiato martedì sera proveniente da Istanbul. Campeggia a Riva Traiana nelle sue considerevoli misure e, quando ieri mattina si è svolta a bordo una sobria cerimonia di benvenuto, le operazioni di imbarco erano già iniziate e la prua era già stipata di rimorchi.

Perché dei rimorchi "Ephesus Seaways" è la regina, in quanto ne può trasportare 450, il che significa 6700 metri lineari di merci, quasi quattro volte in più rispetto ai 120 trailer con i quali la linea Trieste-Istanbul esordì 32 anni fa, nel lontano 1987. L' amministratore delegato di Samer Seaports & terminals, Jens Nielsen, ha snocciolato il curriculum della nuova arrivata: 237,4 metri di lunghezza, una stazza lorda di 6045 tonnellate, una velocità di 21 nodi. L' equipaggio è composto da 29 persone, cui possono aggiungersi altri 12 viaggiatori. Tre rampe a poppa serviranno a velocizzare le operazioni sbarco/imbarco: sempre che a terra la banchina sia recettiva, necessita quindi un ampliamento degli ormeggi in accordo con l' **Autorità portuale**.

"Ephesus" è stata costruita dai cantieri cinesi Jinling, primo prodotto di una flotta di sei unità ordinata dall' armatore danese Dfds, che da circa un anno ha acquisito la compagnia turca Un Ro-Ro e con essa il 60% della società gerente il terminal triestino (a Samer il 40%). In passato i turchi affidavano la costruzione delle loro navi ai cantieri tedeschi di Flensburg. La denominazione della capiente ro-ro ha una esplicita motivazione archeologica, ispirata da Eva Lundstedt, consorte di Martin, amministratore delegato della Volvo, uno dei principali clienti di Dfds.

L' inserimento di "Ephesus" nella rotta italo-turca risponde alla volontà della proprietà danese di rafforzare il servizio marittimo, puntando poi a una prosecuzione ferroviaria del tragitto terrestre verso Austria, Germania, Belgio: già ora Trieste organizza in andata/ritorno rispetto alle destinazioni europee 70 convogli alla settimana. Anche sulla relazione banchina/rotaia molto è stato fatto - ha ricordato il dirigente dell' **Autorità portuale** Antonio Gurrieri - pensando al primo treno ro-la avviato nel 2005.

Nel 2018 - ha riepilogato Nielsen - il terminal triestino ha movimentato, da/per gli scali turchi, 130 mila semi-rimorchi, 35 mila container, 35 mila nuove vetture. Per il 2019, in considerazione delle non brillanti performance dell' economia turca, il traffico viene pronosticato stabile.

Il principale "interlocutore" **portuale** in Asia minore sarà Pendik, anch' esso gestito da Dfds. A dimostrazione dell' interesse che l' armatore-terminalista danese manifesta per Trieste, gli investimenti dell' ultimo biennio ammontano a 15 milioni: 1 mln per l' ampliamento della banchina, 2 per security e pavimentazione, 12 per transtainer, parco ferroviario (rifacimento rotaie fino al Molo V), abbattimento del magazzino 50 sul Molo V, rifacimento banchina del Molo V e ripavimentazione.

Poi spazio agli interventi istituzionali e allo scambio dei crest. Parlano Enrico Samer, il sindaco Roberto Dipiazza, l' assessore regionale Pierpaolo Roberti, Antonio Gurrieri. «In queste giornate di intenso dibattito sulla Belt and Road Initiative - ha detto in particolare l' esponente della giunta Fedriga - non dobbiamo tuttavia dimenticare gli importanti progetti già in essere, penso in primo luogo alle Autostrade del mare, che garantiscono ossigeno allo sviluppo economico dell' intero territorio regionale».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

Ring in stile Vienna e zone a 30 all'ora Il Piano del traffico svela le sue carte

Allo studio anche nuove pedonalizzazioni. Ma Polli rassicura: «No a interventi traumatici come quelli fatti in via Mazzini»

Giovanni Tomasini piani del traffico sono sempre a rischio di trasformarsi in Waterloo per le giunte comunali. L'assessore all'Urbanistica Luisa Polli lo sa, e proprio per questo insiste sul metodo consultivo adottato per realizzare il prossimo "Pums", Piano urbano della mobilità sostenibile. Cionondimeno rivela qual è la filosofia di fondo del progetto: «Vogliamo convincere chi viene da fuori a lasciare l'auto all'esterno di un "ring" da creare attorno al centro e a muoversi poi con i mezzi pubblici. E intanto alleggerire gradualmente il traffico sulle vie del centro».

Il Pums verrà realizzato nel bando del progetto Portis, dedicato dall'Unione europea alle città portuali, cui Trieste ha aderito nell'ambito della sezione relativa a "Trasporti intelligenti, verdi e integrati - Mobilità per la crescita".

I progetti europei si fondano su un meticoloso coinvolgimento della popolazione nei processi decisionali. Anche per questo il Comune ha "sguinagliato" dodici giovani sondaggisti sui bus e alle fermate cittadine per vagliare le opinioni dei triestini in fatto di traffico.

La base del nuovo piano, quindi, deve essere ancora scritta. Eppure una "filosofia" dello strumento già c'è, e sembra ispirarsi alla lezione che la precedente giunta Cosolini trasse con la mancata pedonalizzazione di via Mazzini.

Spiega l'assessore Polli: «L'idea di fondo è abituare le persone ad arrivare ai limiti di quello che potremmo definire un "ring" attorno al centro di Trieste per lasciarvi le proprie automobili, utilizzando poi i mezzi pubblici per spostarsi. Penso soprattutto a chi viene da fuori città o dal Carso».

Inevitabile pensare al nuovo parcheggio di viale Miramare e agli altri che lì sorgeranno: quell'area potrebbe individuare almeno una parte del "ring" in stile Vienna immaginato dai tecnici del Comune e dalla giunta.

Ma ci saranno altre pedonalizzazioni? L'assessore è cauta ma non nega che l'idea è diminuire la pressione del traffico sul centro: «L'idea è mantenere tre o quattro vie di scorrimento, alleggerendo gradualmente le altre». Un processo che, sottolinea Polli, deve essere pensato su una scala cronologica molto estesa: «Non devono esserci interventi traumatici come fu il tentativo di pedonalizzazione di via Mazzini.

La tempistica deve essere dilatata, commisurata sui cambiamenti delle abitudini dei triestini».

Un altro punto cardine sarà la tecnologia, in particolare quella che consente di abbattere l'inquinamento: «Abbiamo aderito al progetto della Regione a favore delle auto elettriche. Lo presenteremo assieme all'assessore all'Ambiente Fabio Scoccimarro nei prossimi giorni. L'idea in generale è usufruire di tutti i fondi disponibili, dalla Regione all'Ue, per sostenere questo genere di mobilità anche nella nostra città, dando ai cittadini che intendono usare auto elettriche, e al contempo costruendo le infrastrutture necessarie». Conclude Polli: «Il mio sogno, infine, resta una veloce ripartenza del tram di Opicina».

Guardando alla delibera che sancisce l'avvio dei lavori per il Pums, si colgono ulteriori linee guida. Una è lo sviluppo delle piste ciclabili e non: «Si devono localizzare nuovi percorsi e aree pedonali, sia nelle zone centrali della città che in quelle periferiche e nei borghi carsici, in aree predisposte a essere riqualificate e destinate alla mobilità sostenibile». E ancora: «Il piano dovrà promuovere la ciclabilità legata alla fruizione dei luoghi turistici, con particolare riguardo all'altipiano del Carso, nell'ottica di una visione sinergica con i Comuni vicini».

In arrivo anche aree a "velocità rallentata": «Si dovrà prevedere la riduzione della velocità dei veicoli, con la riorganizzazione delle sedi stradali e l'estensione delle zone 30».

Quando vedremo le prime modifiche tradotte in pratica? «Entro l'anno», dice Polli.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

Oltre 100 studenti italiani ed europei in città da domani per l' evento OberMun che simula i lavori delle assemblee Onu

Il Palazzo di vetro "trasloca" in piazza Unità nella 3 giorni dedicata ai diplomatici in erba

L' iniziativa Stefano CerriTrieste si conferma "capitale" della diplomazia dei ragazzi nella tre giorni di OberMun, un progetto che consentirà a oltre 100 studenti italiani ed europei di simulare i lavori delle assemblee delle Nazioni Unite. L' iniziativa, che raggiunge quest' anno la terza edizione, è stata ideata e sviluppata da un gruppo di studenti del liceo Oberdan con il supporto di alcuni docenti e grazie al pieno appoggio di Regione, Comune e Ince: da domani fino domenica, i palazzi di Prefettura e Regione in piazza Unità e della sede di Cei-Ince si "accenderanno" grazie al dibattito diplomatico -internazionale su questioni sociopolitiche di grande attualità. Seguendo la definizione di Model United Nation (Mun), i ragazzi vestiranno i panni degli ambasciatori dei diversi Paesi e, dopo un dibattito analitico in lingua inglese su ogni tema portato all' ordine del giorno, voteranno in accordo una risoluzione conclusiva.

Le commissioni di lavoro saranno sei e spazieranno su argomenti quali "contrastare la minaccia della criminalità organizzata alla sicurezza internazionale", "sostenere il reinserimento sostenibile dei rifugiati nel loro paese d' origine", "la prevenzione e il trattamento di malattie sessualmente trasmissibili", "lo sviluppo della coscienza nei confronti dei diritti della comunità LGBT", "occuparsi di detriti di plastica negli oceani" e tanti altri.

Novità di quest' anno è la commissione sull' organizzazione internazionale marittima, "benedetta" anche da Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità Portuale** del Mare Adriatico orientale, che presenzierà alla cerimonia d' apertura di domani alle 10.30 all' Auditorium del museo Revoltella.

Quali gli obiettivi finali di OberMun? Fornire una chiave di comprensione più approfondita della diplomazia multilaterale; offrire motivi di riflessione ulteriore su alcuni grandi temi internazionali e implementare le abilità linguistiche. Il progetto vede infatti come protagonisti a tutti gli effetti gli studenti, chiamati a misurarsi prima di tutto con le cosiddette "competenze trasversali" o "soft skills", ossia il lavorare in gruppo, il sapersi organizzare, la capacità di fare sintesi e di programmazione. OberMun 2019 vedrà la partecipazione di studenti da tutto il Friuli Venezia Giulia (cinque le scuole triestine), Veneto, Lombardia e Sardegna. Inoltre arriveranno studenti pure da Spagna, Germania, Francia e Austria, tutti ospitati dai ragazzi dell' Oberdan. «Nell' organizzazione sono coinvolte circa 250 persone del nostro liceo - fanno sapere i giovanissimi promotori -, che si sono tutte proposte su base volontaria per partecipare. Per noi questo rappresenta l' evento principale dell' anno e non vediamo l' ora che si realizzi. Ci lavoriamo da mesi con impegno, perché crediamo nell' internazionalità e nei suoi valori, e pensiamo che condividerli ci aiuterà a crescere e a diventare adulti».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Secolo XIX

Trieste

ZENO D' AGOSTINO Il presidente dell' Autorità portuale giuliana: «Ci sono contatti tra privati e la China Merchants. Ma da noi operano già molti stranieri: compresa Msc, che è svizzera»

«Il porto di Trieste non è in vendita I cinesi vogliono solo investire»

Francesco Grignetti

ROMA Tutti a parlare del porto di Trieste, tutti scandalizzati per l' arrivo prossimo dei cinesi.

«Sento un sacco di inesattezze.

Tanti commentano, pochi sanno quel che davvero sta succedendo. E poi, forse, c' è qualcuno in perfetta malafede», si sfoga il presidente dell' autorità portuale, Zeno D' Agostino.

Presidente, cominciamo con il chiarire i termini della questione. È vero che state per vendere un pezzo del porto ai cinesi?

«Assolutamente no. Chi lo pensa, evidentemente non ha idea di che cosa sia un porto, che è un pezzo del demanio pubblico e non si può vendere per definizione. A capo di ogni porto di valore nazionale c' è un' autorità di sistema portuale che è un' articolazione del ministero delle Infrastrutture. Personalmente io sono qui a Trieste dal febbraio 2015 a difendere un pezzo dell' interesse nazionale, figurarsi se svendo allo straniero».

La Grecia l' ha fatto.

«Ma la Grecia era uno Stato tecnicamente fallito, che è stato costretto a fare una legge apposita, che ha permesso la vendita di un pezzo del suo demanio. La nostra è una situazione ben diversa».

Ci spiega allora che cosa sta accadendo nel porto da lei presieduto? E quanto c' entra il memorandum?

«Del memorandum, non so niente. È una questione che attiene al governo centrale.

Quanto al porto, so che alcuni concessionari stanno portando avanti una trattativa da un certo tempo con una controparte cinese, la China Merchants, specializzata in gestione terminal container, anzi la principale compagnia terminalistica cinese, che entrerebbe in una società concessionaria di un terminal nel porto di Trieste. Badi che nel porto di Trieste attualmente operano quasi tutte società straniere perché è una società di diritto svizzero anche l' armatore di origine sorrentina Msc, tanto per fare un esempio. Quindi figurarsi se ci scandalizziamo se arrivano, tra gli altri, anche una società privata cinese».

Eppure Trieste desta scandalo a livello internazionale.

«Capisco che forse gli americani, così lontani, possano non avere troppo chiara la nostra situazione. Da Washington sono stati sollevati dubbi di carattere militare, perché hanno visto quel che è successo a Gibuti: lì, nell' Oceano Indiano, da un approccio commerciale è finita che i cinesi hanno impiantato una base militare, la prima fuori dal territorio nazionale. Ma è immaginabile un pericolo del genere a Trieste? Ce li vedete i soldati cinesi che si installano nell' Alto Adriatico? Io no.

Guardi che qui a Trieste abbiamo persino blindato tutte le funzioni portuali, evitando ogni privatizzazione, perché tutto rimanesse in capo al pubblico. Solo noi e Livorno abbiamo nazionalizzato il lavoro portuale in Italia. Per essere chiari: al Pireo in effetti sono insorti problemi di carattere sindacale che da noi sono esclusi proprio dalla proprietà pubblica dell' unica agenzia del lavoro operante in porto. Eque sta è stata una nostra scelta per evitare i problemi del Pireo. I cinesi sono semplicemente interessati al traffico di container perché hanno capito che Trieste è una porta d' accesso privilegiata all' Europa. E noi, per pescaggio come per capacità di scambio con la ferrovia, e vista la condizione di porto franco, siamo all' avanguardia».

Anche Bruxelles ha lanciato i suoi altolà. Stupito?

«Moltissimo. È incredibile che a Bruxelles dicano di avere scoperto ora questo progetto, dato che ben due anni fa,



quand' era ministro Graziano Delrio, sono stati presentati alla Commissione Europea i progetti di Trieste e di Genova come potenziali infrastrutture su cui la Cina poteva dimostrare il proprio interesse. I due progetti sono finiti legittimamente all' attenzione della Eu -China Connectivity Platform, un tavolo tecnico e politico coordinato dalla Commissione europea e in particolare dalla commissaria europea ai Trasporti, Violeta Bulc, slovena. Il nostro dialogo è andato avanti in una cornice istituzionale europea, con tutte le garanzie che dà un tavolo comunitario. E ora si meravigliano? Forse devo pensare che anche a Bruxelles la mano destra non sa quel che fa la sinistra?».

Oppure lei pensa che si usi un doppio standard?

«Noto che quando la compagnia marittima francese Cma Cgm ha firmato un accordo con la China Merchants per l'acquisizione del 49% della sua società Terminal Link non ha fiutato nessuno. Eppure i cinesi hanno comprato quasi metà di una società francese che gestisce quindici importanti scali container, quasi tutti in Europa di cui uno a Marsiglia e un altro ad Anversa».

-

VISTO DA HONG KONG

«Così Conte ha ignorato Washington»

«Giuseppe Conte ha ignorato gli avvertimenti degli Stati Uniti, e prosegue sulla strada di un rafforzamento della cooperazione con il programma cinese della Via della Seta». Lo scrive il quotidiano South China Morning Post, secondo cui il presidente del Consiglio ha ignorato l'opinione del ministero degli Esteri per auspicare, insieme all'ala euroscettica del governo, una maggiore collaborazione con le compagnie cinesi, nell'energia e nel porto di Trieste.



La nuova trattativa tra Cina e Italia. Un programma operativo

GIANCARLO ELIA VALORI

1) Il Memorandum of Understanding già firmato, malgrado tutti lo neghino, tra l' Italia e la Cina, di cui comunque si tratterà durante la visita del Presidente Xi Jinping in Italia nei prossimi giorni, riguarda, come dice lo stesso governo cinese, "le strade, le vie ferrate, l' aviazione, i porti, l' energia e le telecomunicazioni". 2) Con ulteriori complementarità, dicono sempre le parti cinesi, sulla "industria dell' agro-food, sulla sicurezza alimentare, sulla salute animale e umana, sulla connettività euroasiatica e sull' accesso generale ai rispettivi mercati". 3) Nelle more, quindi, del 15° anniversario della Comprehensive Strategic Partnership, tra Pechino e Roma, nel 50° del Mutuo Riconoscimento diplomatico, si verificano quindi una serie di nuovi elementi, che potrebbero anche favorire i nuovi rapporti tra ogni Paese EU e la Cina: le asimmetrie strutturali tra i vari Paesi EU, che combattono più tra di loro che non contro un ipotetico nemico comune, poi la fortissima differenziazione, che è sempre maggiore, degli investimenti cinesi nella stessa UE, infine l' eccessivo economicismo delle relazioni bilaterali tra i vari Paesi UE e la Cina. Spesso così ingenuo da fare, immagino, tirare qualche sorriso tra i vecchi marxisti del PCC. 4) I punti salienti del memo tra Roma e Pechino sono, quindi, fuori dalle retoriche giornalistiche: gli investimenti cinesi nel **porto di Trieste**, che muove oggi 62,7 milioni di tonnellate, il dato è del 2018, che è ormai il più grande nel Mediterraneo; ma poi vi è la ulteriore collaborazione tra State Grid e la Terna italiana di CDP, la società per la distribuzione di energia elettrica. Qui, i cinesi sono interessatissimi, a parte il "fuoco" giornalistico sulla rete 5G. 5) La ditta cinese State Grid detiene, a tutt' oggi, il 35% di CDP RETI, la società che controlla il 29,8% di TERNA. Ecco, è questo il primo vero affare che Pechino chiede. Poi, vi sarà una specifica MoU sui trasporti, che è già all' attenzione dell' attuale Governo italiano. Trasporti tra Italia e UE, trasporti tra Italia e Maghreb, Mediterraneo, in qualche caso Africa. Attenti, qui il problema si fa serio: la Cina non vuole rincorrere Haftar, di cui sa tutto, in Libia, e non vuole certo favorire la Francia. 6) Quindi, o noi, o loro, i francesi. Allora, noi. Qui, la logica economica e quella strategica, anche in rapporto con gli amici americani, vanno perfettamente d' accordo. 7) Tutto vuole Washington tranne che una nuova Africa senza contrasto al potere di Parigi. Tutto vuole, poi, l' America del Nord salvo che un nuovo Medio Oriente con un protagonismo, filorusso o meno, dei tedeschi. Washington vuole una nuova autonomia militare italiana che limi le unghie dei tedeschi. Ecco quindi che, qui, in questo caso, possiamo organizzare una buona relazione tripla. E' tutto qui, almeno per quel che riguarda i documenti che abbiamo finora potuto leggere. 8) Quindi, vi sono in gioco, nel rapporto tra Roma e Pechino, due campi e due logiche diverse. Si suggerisce qui, naturalmente, di trattare separatamente le varie aree di scambio e di relazione commerciale da una parte con gli Usa e dall' altra con la Cina, ma soprattutto qui si suggerisce di attivare una linea, autonoma e stabile, tra l' Italia e la UE, che dovrebbe essere esplicitamente messa in campo. Lo schermo delle regolazioni UE, se ben utilizzato, può essere estremamente utile. 9) Per quel che riguarda poi la rete 5G, occorre vedere bene di cosa si tratta, anche spiegando agli amici USA la realtà dei fatti. La rete 5G cinese di Huawei si è, ormai, sviluppata, almeno in Asia, in stretto rapporto con i clienti finali. In Giappone, in Australia, in tutto il Sud-Est asiatico è ormai leader di mercato ma, soprattutto, ha mostrato una certa porosità informativa. Vero quindi quello che dicono gli amici americani, ma dalla porosità di una rete ottima e, soprattutto, sviluppata in tutta fretta, non si deduce automaticamente l' interfaccia totale e completa con i Servizi cinesi. E allora cosa dovremmo dire, noi europei, delle continue interferenze sulle nostre reti di sicurezza da parte di altri "operatori"? Ma non è questo il punto. Occorre una rete 5G UE, ma la debolezza della Unione l' ha resa impossibile. Allora, concentriamoci sulle tecnologie di controllo, sulle quali non abbiamo alcun problema. Nè tecnico, nè politico. 10) I settori di sicurezza di una rete 5G sono principalmente: la sicurezza dedicata ovvero il controllo delle sottoreti o di aree di clienti, sempre nella Rete, poi la sicurezza di roaming tra i cellulari o, comunque, tra elementi operanti in Wi-Fi, poi ancora la possibilità di lanciare



autonomamente o anche di difendersi da attacchi tipo DDoS, Denial of Service, sia sulla infrastruttura che su singole microreti, poi ancora i protocolli con sicurezza distribuita, tipo blockchain, e anche la sicurezza per i sistemi operativi, che peraltro il 5G cinese non mostra di avere in modo efficace e, poi, la protezione completa dei dati finali di ogni singolo operatore. Tutto non si può avere, ma molto si può controllare just in time. 11) Certo, è ovvio che da una rete 5G già completa permette una visione completa dello scambio dei dati in un Paese. Chi lo nega. La "scoperta" dei Servizi Usa è acqua calda. E allora? Una soluzione? Eccola, Israele. 12) Le frequenze 5G saranno allocate nello stato ebraico nel prossimo aprile o maggio, e la rete di Gerusalemme sviluppa ottime applicazioni non tanto per la comunicazione commerciale privata P2P, peer to peer, che comunque va dieci volte più veloce del 4G, ma funziona per le smart car e le smart cities, e vale come ottima base, è proprio quello che vogliamo, per la Internet of Things, qui in Italia. Noi, in Italia, non vogliamo chiacchiere tanto al telefono, desideriamo una rete 5G che permetta lo sviluppo delle nostre Piccole e Medie Imprese. 13) Si possono impostare, spiegando agli amici americani che non succederà proprio nulla, operazioni che noi faremo da soli non la nostra Rete, ma la la nostra area di controllo totale 5G tutta in Italia, chiunque arrivi a mettere le fibre ottiche. 14) L' Italia ha, comunque, già condotto l' asta per il 5G con un costo, per i privati, di 7,5 miliardi per l' acquisto dei diritti della Rete. Huawei ha vinto, accordandosi con TIM e e FASTWEB. Bene. E allora, occorrerà una centrale operativa del controllo 5G, del tutto italiana e autonoma, che controllerà tutto il fascio dei dati sul filo della 5G, che è intrinsecamente molto costosa. Non ci interessa chi ci guadagna, ci interessa la sicurezza dei dati, che avremo, assolutamente. 15) E che sarà trattata, la nostra sicurezza delle Rete 5G, in ogni sua parte tecnica, con gli amici Usa, senza per questo poter divulgare nessun segreto operativo di un qualsiasi altro operatore. Noi, in Italia, siamo già al livello scientificamente più alto, per la tutela della sicurezza della Rete, 5G o altro. Quando altri si dilettevano di scrittura assistita, a Pisa un computer Olivetti scriveva cantate che sembravano scritte da J. S. Bach. 16) Si può, quindi, trattare con grande attenzione e con Washington la realizzazione di una centrale della sicurezza nella Rete, dove si possa avere un livello elevato di entrata dei dati e dei protocolli di sicurezza, e far poi capire agli amici americani che no, non c' è davvero bisogno di farci uscire dalla NATO. 17) Tutto, in questi giorni nervosi, deve essere ricondotto ad una razionalità economica e strategica possibile e operativa. Senza isterie. 18) Sulle reti di distribuzione elettriche, altro argomento che davvero sta a cuore ai cinesi per i loro investimenti in Italia, dobbiamo pensare che la State GRID cinese vuole, soprattutto, diversificare gli investimenti, in Europa e altrove. E imparare tecnologie da altri. Nel 2018, tanto per dire, gli Investimenti Diretti cinesi si sono direzionati, soprattutto, proprio verso al UE. Mercato nazionalmente diviso, malgrado tutto, ma i cinesi hanno messo capitali per 12 miliardi, verso la sola UE, ovvero sei volte di più degli investimenti negli USA per lo stesso periodo. 19) Qui, la Cina cerca l' efficienza energetica, ben maggiore in EU che negli Usa, poi vuole l' integrazione tra energie rinnovabili e quelle fossili, che è la chiave delle politiche europee ormai da molti anni, cosa che sappiamo fare bene, e ancora la tecnologia dei sensori di rete, infine la digitalizzazione avanzata delle tecnologie di controllo delle reti energetiche. Pechino è anche interessata alle politiche di armonizzazione tra i vari distributori energetici in un mercato, in linea di massima, libero. 20) Che è, questo, l' obiettivo del sistema cinese, almeno tra oggi e il 2025. Tutto qui. Niente di strategicamente pericoloso. Anzi. 21) Quindi, per fare bene il sistema 5G, e gestire quindi i notevoli investimenti per la rete a fibre ottiche, ci rivolgeremo a una rete di Paesi legati a Israele, magari Cina compresa, e non alla sola Cina e nemmeno ai soli Usa, che ha già elaborato una rete 5G molto user friendly, che è legata molto alla comunicazione privata e poco, invece, ai sistemi di IoT, Internet of Things e di produzione e controllo, che sono invece quelli che molto interessano a noi. 22) Organizzeremo allora una struttura nazionale, che in parte esiste all' interno della nostra intelligence, per il controllo della rete e dei suoi scambi. Autonoma, ma con "pori" preesistenti, verso i Paesi amici che sostengono il nostro 5G. 23) Poi, svilupperemo, sempre con grande interesse, le relazioni tra la Cina e l' Italia nell' ambito dell' energia elettrica. Sono molto interessanti gli investimenti proposti nel MoU da Pechino, certo, ma sono soprattutto interessanti le operazioni di State GRID in Italia, almeno per quel che riguarda l' innovazione tecnologica delle reti di distribuzione e l' ottimizzazione della produzione. 24) Poi, ancora, per il **Porto di Trieste**, occorrerà acquisire una nuova area. Probabilmente tra Monfalcone e il confine, che sarà demandata alla distribuzione dei beni e dei prodotti di tutta l' OBOR, non solo cinesi, in UE. Con un sistema di controllo bilaterale dei flussi commerciali che dovrà essere attentamente trattato con gli amici cinesi. 25) E anche con la proposta tecnica, proprio da parte dell' Italia, di nuove regolamentazioni di qualità e di standard produttivi e economici per le importazioni dalla OBOR. 26) Dalla OBOR, ripeto, non dalla sola Cina. Con una quota, obbligatoria (lo sappiamo che l' UE non ci starà, ma ce ne faremo una regione) di imprese italiane o, magari, "comunitarie" che dovranno lavorare nelle infrastrutture portuali. O comunque nella filiera della trasformazione dell' import OBOR a **Trieste**. 27) Niente inganno, quindi, niente tensioni, niente mitologie sulla 5G. Che, con ogni probabilità, sarà in Italia una partnership israeliana. Giancarlo Elia Valori.

La Prealpina

Trieste

Esempio da imitare

TRIESTE «Va fortemente favorito l'ingresso di un interesse di questo tipo, perché la Cina nel trasferimento di merci da e per l'Europa giocherà un ruolo sempre più importante». Lo sostiene Enrico Samer, Presidente della Samer & Shipping, che da decenni opera nel porto di Trieste, ricordando che «cento, duecento anni fa a venire a Trieste erano greci, turchi, egiziani, adesso invece ci sono ungheresi, turchi, svizzeri, olandesi», e anche investitori «che vengono dal Lontano Oriente.

Il destino della nostra città è questo. A livello di portualità la legge italiana ha norme molto precise.

Quindi le Autorità gestiscono lo spazio dando ai privati la concessione dei terminali. A Trieste ce n'è una decina».



Vertici del governo ieri da Mattarella. Perplexità di Berlusconi e del Pd

Via della Seta, filtra l'ok del Colle

Rassicurazioni all'Europa e agli Usa. Giorgetti: "Ridicolo parlare di distacco dagli americani"

ROMA - Non una bollinatura, ma sicuramente una condivisione che sa di via libera.

Il "Belt on road", il memorandum meglio conosciuto come Via della Seta, è stato oggetto di discussione ieri al Quirinale in occasione del consueto pranzo in vista del Consiglio europeo del 21 e 22 marzo. Oltre al padrone di casa, il capo dello Stato, Sergio Mattarella, e il premier Giuseppe Conte, erano presenti i due vicepremier, Matteo Salvini e Luigi Di Maio, i ministri Enzo Moavero Milanesi (Esteri), Elisabetta Trenta (Difesa), Giovanni Tria (Economia) e il sottosegretario di Stato, Giancarlo Giorgetti. Da quanto filtra dalla colazione di lavoro i membri dell'esecutivo, sono stati tutti concordi nell'affermare che il "patto" con la Cina è molto meno pregnante di tanti altri siglati bilateralmente da altri paesi europei e le regole di ingaggio italiane, inoltre, riguardo agli accordi con la Cina, sono molto più severe e stringenti del documento presentato nei giorni scorsi dall'Unione Europea.

Insomma l'intesa commerciale, che dovrebbe essere firmata il 22 marzo, in occasione della visita del presidente cinese Xi Jinping a Roma, non rappresenta un rischio per il nostro paese e neanche per l'Europa. L'Italia resta fedelmente ancorata al patto Atlantico e non ha nessuna intenzione di diventare un "cavallo di Troia" per la colonizzazione dell'occidente da parte dei cinesi.

Lo stesso Mattarella, durante la sua visita di Stato in Cina nel febbraio del 2017, incontrando proprio il presidente Xi Jinping, aveva sottolineato come il viaggio avesse un "significato particolare" quello infatti "di ampliare il nostro partenariato strategico". "Gli investimenti produttivi cinesi trovano, e troveranno, nel nostro Paese una destinazione sicura e un clima incoraggiante" aveva assicurato, con una collaborazione tra Roma e Pechino basata su una "autentica collaborazione a tutto campo". Durante l'incontro si sono aggiunte diverse considerazioni, sempre secondo quanto viene riferito, sull'allarme lanciato dagli Usa di Donald Trump. Naturalmente da parte italiana si guarda con attenzione alla posizione degli Stati Uniti. Ma, è stato sottolineato, il delicato capitolo del 5G non riguarda il memorandum. "È davvero ridicolo parlare di minaccia fascista in Italia o di distacco delle sue classi dirigenti o economiche dagli Stati Uniti", ha detto in serata Giorgetti. Conte, da parte sua, afferma che non c'è nessun rischio di colonizzazione, e che la collaborazione con la Cina "è una scelta di natura squisitamente economico-commerciale", anche perché il memorandum non ha natura di accordo internazionale, e non crea vincoli giuridici. "La sicurezza nazionale viene prima di qualunque altra cosa, di ogni interesse commerciale: se si parla di business va bene, ma la sicurezza viene prima", gli fa eco il vicepremier Salvini. Le rassicurazioni del governo, però, non convincono le opposizioni. Il leader di Forza Italia, Silvio Berlusconi, si dice preoccupato per l'ascesa tecnologica del Dragone. Inoltre, FI chiede di chiarire cosa accadrà al porto di Trieste, che potrebbe diventare uno dei punti di approdo della nuova via della Seta.

Alcuni deputati Pd, come Alessia Morani e Michele Anzaldi, vorrebbero che il governo facesse sentire la sua voce sulla pena di morte, usata dalla Cina in modo massiccio.



Linkiesta

Trieste

Più che conveniente è inevitabile: come la Via della Seta cinese cambierà l'Italia (e anche l'Europa)

A un convegno organizzato da MoviSol presso la Regione Lombardia, si è parlato dei temi del memorandum. L'Italia farà parte della Belt & Road Initiative? Forse sì, e avrà, dice il sottosegretario Geraci, solo da guadagnarci

La Cina è vicina, anzi: è già arrivata. E l'Italia, se non si prepara ad accoglierla, sarà travolta. È il succo dell'incontro "L'Italia sulla nuova via della seta", organizzato a Milano presso la sede della Regione Lombardia in collaborazione con l'associazione MoviSol, il cui presidente Lyndon LaRouche - come ha ricordato Giulio Tremonti in un'intervista al Corriere della Sera - è stato il primo ideatore di una Road & Belt cinese. Tra i relatori, anche il sottosegretario allo Sviluppo Economico Michele Geraci, da tempo il più attivo promotore della partecipazione dell'Italia al progetto: «Di fronte al vento - ha detto citando un proverbio - c'è chi costruisce muri e chi mulini». E se il vento è la Cina, è meglio darsi da fare per sfruttare il suo arrivo. La sua posizione è chiara: da un accordo con la Cina, che tanto ha inquietato gli Stati Uniti, l'Italia ha solo da guadagnarci. Non si tratta, assicura, di una svendita di asset infrastrutturali (anzi, ne servirebbero altri, anche più recenti ed efficaci, Tav compresa) e non c'è nessun rischio di finire schiavi di obblighi finanziari - come ad esempio la trappola del debito, strumento di potere/ricatto imposto a tanti Stati africani (e al Montenegro) che spaventa molti Paesi europei. «La Cina ha interessi economici, e possono coincidere con quelli dei Paesi target». Cioè l'Italia. Cioè il Meridione, «che può diventare l'hub verso l'Africa perché è la parte d'Europa più vicina al nordafrica, ma senza essere in Africa». Ma c'è da fidarsi? Secondo Geraci, sì. Anche sul caso del **porto di Trieste**: «Non lo stiamo vendendo: i cinesi pagheranno per costruire un molo. Si tratta di un investimento per aumentarne la capacità produttiva». E poi è inutile nascondere che «i cinesi, nei mari d'Europa, ci sono già». Sono in Egitto, a Haifa, a Malta, a Valencia, Bilbao, Anversa, Amburgo. Anche a Marsiglia. Al Pireo, il **porto** di Atene, «il traffico è triplicato grazie ai cinesi, e se i greci si lamentano è solo perché adesso devono lavorare». Battute a parte, il 15% della capacità portuale in Europa è cinese. A Rotterdam, il più grande del continente, è il 35%. E Amburgo ha un ufficio a Shanghai. «Chi chiede una politica comune europea per lo sviluppo dei porti con la Cina non sa di cosa parla: come faccio io a chiedere il mio omologo olandese e chiedergli di concordare una politica comune? E con quello tedesco?». Il fatto che la Cina è vicina da anni, e ogni Paese europeo sta facendo i suoi conti. L'Italia ha fatto scalpore perché è la prima, finora, del G7 a essersi offerta di firmare un memorandum. Ma anche gli altri si attrezzano. Per quanto riguarda altri tipi di infrastrutture, come ad esempio i treni, in Germania c'è Duisburg, candidata a diventare l'hub principale d'Europa per ricevere e inviare le merci lungo la Via della Seta. L'Italia, invece, è appesa sulla Tav. La Tav? Per la Belt & Road cinese è cruciale. A parlare dell'insidioso argomento ci pensa l'altra ospite, Helga Zepp-LaRouche, vedova LaRouche e a capo del suo think tank Schiller Institute, che inserisce il corridoio 5, quello cui appartiene la linea Lione-Torino, tra le infrastrutture fondamentali per il futuro europeo. «È cruciale per la Belt & Road», soprattutto in un quadro di carenza generale (non solo italiana, ma europea), «preoccupante». Per tirarsene fuori, l'Europa deve investire e costruire e per questo «tirarsi fuori dalla micidiale ideologia ambientalista». Secondo il suo punto di vista questo tipo di ecologia - come già aveva sostenuto suo marito - è solo uno strumento geopolitico, la cui funzione è contenere la crescita di Paesi o gruppi di Paesi rivali. «Oggi gli studenti scioperano contro il Climate Change, pur non capendone nulla dal punto di vista scientifico. È una delle tante manifestazioni del pessimismo cosmico che ha preso piede in Europa, che fa sì che i giovani non vadano a studiare e non pensino davvero al futuro». E allora si capisce che la Cina non fornirà solo merci e prodotti che rivaleggeranno con la nostra manifattura: quello che si propone in fondo - e che MoviSol riporta - è un cambio di paradigma culturale, ideologico e politico. «Dicono che la Cina divida l'Europa, ma in realtà l'Europa è già divisa: tra Nord e Sud dai temi economici e dalle politiche di austerità», e «tra Est e Ovest dall'immigrazione». Quello che è davvero in crisi,



Più che conveniente è inevitabile: come la Via della Seta cinese cambierà l'Italia (e anche l'Europa)

A un convegno organizzato da MoviSol presso la Regione Lombardia, si è parlato dei temi del memorandum. L'Italia farà parte della Belt & Road Initiative? Forse sì, e avrà, dice il sottosegretario Geraci, solo da guadagnarci



La Cina è vicina, anzi: è già arrivata. E l'Italia, se non si prepara ad accoglierla, sarà travolta. È il succo dell'incontro "L'Italia sulla nuova via della seta", organizzato a Milano presso la sede della Regione Lombardia in collaborazione con l'associazione MoviSol, il cui presidente Lyndon LaRouche - come ha ricordato Giulio Tremonti in un'intervista al Corriere della Sera - è stato il primo ideatore di una Road & Belt cinese. Tra i relatori, anche il sottosegretario allo Sviluppo Economico Michele Geraci, da tempo il più attivo promotore della partecipazione dell'Italia al progetto: «Di fronte al vento - ha detto citando un proverbio - c'è chi

sottolinea Zepp-LaRouche, «è questo modello di Unione Europea»: dall' incontro con la Cina, che vive sulla massima confuciana dell' armonia delle nazioni, sarà «una nuova Europa delle patrie, quella che auspicano sia da Pechino che da Mosca». E che auspicava anche il generale De Gaulle. Insomma, visto che «il modello liberale, in cui tutto è permesso, non si prende cura delle prossime generazioni e ha dato strada alla decadenza», la Cina ne importa un altro, «basato sulla meritocrazia, che esalta la qualità del personale politico - a differenza della democrazia occidentale - ed è meglio del sistema dei partiti, perché si concentra sul bene comune». E i diritti? In Cina «in pochi anni tante persone sono passate dalla povertà a una vita agiata» e questo «è un modo di occuparsi dei diritti delle persone». Del resto, sempre per impronta confuciana, è lo Stato che si fa carico «del miglioramento culturale ed estetico delle persone»: l' obiettivo di una civiltà, secondo loro, «è la bellezza dell' anima» . E di fronte a tutto questo, si può forse sindacare per qualche **porto** e un treno più veloce?

Trieste: incontro al Propeller sulla Torino-Lione

Potrebbe incidere sullo sviluppo dello scalo giuliano

Massimo Belli

TRIESTE Una nuova analisi costi benefici che dimostra la validità dell'opera, le tesi sulla necessità di rinnovare le infrastrutture esistenti, i rischi che si creino percorsi alternativi per tagliare fuori l'Italia, ma anche la tesi secondo la quale non si tratta in alcun modo di un'opera prioritaria. Questo, in estrema sintesi, quanto emerso dall'incontro organizzato dal Propeller Club di Trieste, avente per oggetto il collegamento ferroviario Lione-Torino quale tratta del Corridoio Ten-T da Lisbona a Kiev e le possibili conseguenze per l'economia del Friuli Venezia Giulia ed il porto di Trieste, legate alla realizzazione dell'opera. La serata è stata avviata dall'intervento in collegamento telefonico da Roma del senatore Stefano Patuanelli, capogruppo del Movimento 5 stelle. Il porto di Trieste dimostra come non sia sempre necessaria una nuova infrastruttura per aumentare i traffici. Sono settimane che faccio interviste con tema unico la Torino-Lione. Se vogliamo pensare che quello è l'unico problema del Paese, va bene, ma non credo che stiamo rappresentando la realtà ha detto Patuanelli, dopo avere spiegato che, ad oggi, è quasi impossibile calcolare le ricadute di una mancata realizzazione dell'opera sui singoli territori e su quello del Friuli Venezia Giulia in particolare. Danilo Stevanato (consigliere dell'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste), primo dei relatori, ha rapidamente esposto una nuova analisi costi-benefici che partiva da quanto già eseguito a livello ministeriale. Introducendo nuovi parametri, è stata dimostrata la convenienza dell'opera sia a 50 che a 30 anni dalla sua ipotetica conclusione.

Lodovico Sonogo, già Senatore e Assessore regionale del Friuli Venezia Giulia, ha invece ricordato genesi ed importanza del Corridoio Mediterraneo, nonché le ultime decisioni in merito all'Alta velocità/Alta capacità fra Venezia e Trieste. Dopo aver evidenziato come il 40% circa del traffico su gomma che attraversa le Alpi passi dal Fvg, Sonogo ha spiegato come non siano in contrapposizione gli interventi di upgrading sulle linee storiche e la realizzazione delle tratte ad Alta capacità delle quali fa parte la Torino-Lione. La Tav ci serve. Il conflitto reale ha concluso Sonogo è quello tra servizi con velocità diverse. Della stessa opinione, in merito alla necessità dell'opera, il professor Giovanni Longo, docente di Trasporti ferroviari all'Università di Trieste: Sulla Torino-Lione si parla di una velocità di servizio di 200-220 chilometri all'ora. Si tratta in sostanza di costruire linee ferroviarie moderne. Questo concetto contribuirebbe anche a smussare quelle che sono contrapposizioni che vengono agitate nella ricerca del consenso politico. Abbattere i colli di bottiglia e collegare i diversi Paesi membri dell'Unione europea, con una vision molto alta, è l'obiettivo dei Corridoi ferroviari e, sempre secondo il professor Longo, non ha significato parlare di concorrenza tra passeggeri e merci o tra linee storiche e nuove linee. Vera voce fuori dal coro è stata, invece, quella del professor Sergio Bologna, storico, analista politico e pubblicitario, nonché presidente dell'Aiom (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) Trieste, che ritiene la nuova tratta da Lione a Torino della quale si sta animatamente discutendo a livello nazionale, un'opera non prioritaria. Quando parliamo di treni merci, dobbiamo toglierci dalla testa l'idea di Alta velocità. Se un treno merci va a 160 chilometri all'ora, è già un rischio ha detto Bologna. Secondo Bologna, l'attuale polemica serve a non discutere dei problemi veri del Paese e così facendo si gioca una partita politica dove il trasporto non c'entra nulla. In chiusura di serata gli interventi del vicepresidente del Consiglio regionale del Fvg, Francesco Russo, secondo il quale il dibattito Propeller avrebbe meritato la presenza di qualche membro del Governo. Almeno si sarebbero evitati alcuni errori grossolani (nell'analisi costi-benefici, ndr). C'è in corso una grande mistificazione. E dell'Assessore regionale ai Trasporti del Fvg, Graziano Pizzimenti: Non so quanto valga la pena fare una linea per due terzi e poi lasciarla lì abbandonata. È vero che la partita è politica a non solo infrastrutturale. E' vero che ci sono molti altri problemi ma è vero che fermi non si può stare. Infrastrutturare il territorio è uno dei nostri obiettivi». Il presidente del Propeller di Trieste, Fabrizio Zerbini, ha infine ricordato come

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Trieste: incontro al Propeller sulla Torino-Lione' with a sub-headline 'Potrebbe incidere sullo sviluppo dello scalo giuliano'. Below the title is a photo of a man in a suit, likely Danilo Stevanato. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with small thumbnail images and titles.

Trieste si sta conquistando traffici e visibilità a livello internazionale che si possono trasformare in nuove opportunità economiche e di occupazione. Trieste è il centro dell'Europa e il Sud e l'Est dell'Europa stessa vogliono che Trieste diventi un'alternativa ai porti del Nord. L'Italia deve scegliere di non isolare se stessa e di non isolare Trieste, ciò che avverrebbe se il Corridoio Lisbona-Kiev dovesse passare a Nord delle Alpi ha concluso Zerbini.

Torino-Lione: potrebbe incidere sullo sviluppo del porto di Trieste

maurizio de cesare

13 marzo 2019 - Una nuova analisi costi benefici che dimostra la validità dell'opera, le tesi sulla necessità di rinnovare le infrastrutture esistenti, i rischi che si creino percorsi alternativi per tagliare fuori l'Italia, ma anche la tesi secondo la quale non si tratta in alcun modo di un'opera prioritaria. Questo, in estrema sintesi, quanto emerso dall'incontro organizzato dal Propeller Club di Trieste, avente per oggetto il collegamento ferroviario Lione-Torino quale tratta del Corridoio Ten-T da Lisbona a Kiev e le possibili conseguenze per l'economia del Friuli Venezia Giulia ed il Porto di Trieste, legate alla realizzazione dell'opera. La serata è stata avviata dall'intervento in collegamento telefonico da Roma del Senatore Stefano Patuanelli, capogruppo del Movimento 5 stelle. «Il Porto di Trieste dimostra come non sia sempre necessaria una nuova infrastruttura per aumentare i traffici. Sono settimane che faccio interviste con tema unico la Torino-Lione. Se vogliamo pensare che quello è l'unico problema del Paese, va bene, ma non credo che stiamo rappresentando la realtà» ha detto Patuanelli, dopo avere spiegato che, ad oggi, è quasi impossibile calcolare le ricadute di una mancata realizzazione dell'opera sui singoli territori e su quello del Friuli Venezia Giulia in particolare. Danilo Stevanato (consigliere dell'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste), primo dei relatori, ha rapidamente esposto una nuova analisi costi-benefici che partiva da quanto già eseguito a livello ministeriale. Introducendo nuovi parametri, è stata dimostrata la convenienza dell'opera sia a 50 che a 30 anni dalla sua ipotetica conclusione. Vera voce fuori dal coro è stata, invece, quella del professor Sergio Bologna, storico, analista politico e pubblicitario, nonché presidente dell'Aiom (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) Trieste, che ritiene la nuova tratta da Lione a Torino della quale si sta animatamente discutendo a livello nazionale, un'opera non prioritaria. «Quando parliamo di treni merci, dobbiamo toglierci dalla testa l'idea di Alta velocità. Se un treno merci va a 160 chilometri all'ora, è già un rischio» ha detto Bologna. Secondo Bologna, l'attuale polemica serve a non discutere dei problemi veri del Paese e così facendo si gioca una partita politica dove il trasporto non c'entra nulla.

Questo sito utilizza cookie di Google per eseguire i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono trasmessi a Google, in conformità alle nostre politiche sulla protezione e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

VUOI ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTRATTI - LAURA CONI - LISTINO

Torino-Lione: potrebbe incidere sullo sviluppo del porto di Trieste

A. MANTOVANI - 13 MARZO 2019

13 marzo 2019 - Una nuova analisi costi benefici che dimostra la validità dell'opera, le tesi sulla necessità di rinnovare le infrastrutture esistenti, i rischi che si creino percorsi alternativi per tagliare fuori l'Italia, ma anche la tesi secondo la quale non si tratta in alcun modo di un'opera prioritaria.

Questo, in estrema sintesi, quanto emerso dall'incontro organizzato dal Propeller Club di Trieste, avente per oggetto il collegamento ferroviario Lione-Torino - quale tratta del Corridoio Ten-T da Lisbona a Kiev e le possibili conseguenze per l'economia del Friuli Venezia Giulia ed il Porto di Trieste, legate alla realizzazione dell'opera.

La serata è stata avviata dall'intervento - in collegamento telefonico da Roma - del Senatore Stefano Patuanelli, capogruppo del Movimento 5 stelle.

«Il Porto di Trieste dimostra come non sia sempre necessaria una nuova infrastruttura per aumentare i traffici. Sono settimane che faccio interviste con tema unico la Torino-Lione.

Se vogliamo pensare che quello è l'unico problema del Paese, va bene, ma non credo che stiamo rappresentando la realtà» ha detto Patuanelli, dopo avere spiegato che, ad oggi, è quasi impossibile calcolare le ricadute di una mancata realizzazione dell'opera sui singoli territori e su quello del Friuli Venezia Giulia in particolare.

Danilo Stevanato (consigliere dell'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste), primo dei relatori, ha rapidamente esposto una nuova analisi costi-benefici che partiva da quanto già eseguito a livello ministeriale.

Introducendo nuovi parametri, è stata dimostrata la convenienza dell'opera sia a 50 che a 30 anni dalla sua ipotetica conclusione. Vera voce fuori dal coro è stata, invece, quella del professor Sergio Bologna, storico, analista politico e pubblicitario, nonché presidente dell'Aiom (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) Trieste, che ritiene la nuova tratta da Lione a Torino della quale si sta animatamente discutendo a livello nazionale, un'opera non prioritaria.

«Quando parliamo di treni merci, dobbiamo toglierci dalla testa l'idea di Alta velocità. Se un treno merci va a 160 chilometri all'ora, è già un rischio» ha detto Bologna. Secondo Bologna, l'attuale polemica serve a non discutere dei problemi veri del Paese e così facendo si gioca una partita politica dove il trasporto non c'entra nulla.

ESCLUSIVA E TRASPARENZA

- ECONOMIA 10121
- SHIPPING 10110
- ECONOMIA E TRASPORTI 10090
- INFRASTRUTTURE 10080
- NAUTICA 10070
- AVIANTI E TURISMO 10060
- CULTURA 10050
- DIRITTO - FINANZA 10040

BORTO
Sinterporto

GRIMALDI GROUP
THIS IS US

Federazione Italiana
Piloti dei Porti

SARINI

CARGO MAR
Imprenditoriale Operatori Marittimi

OMLOG
LIFESTYLE LOGISTICS

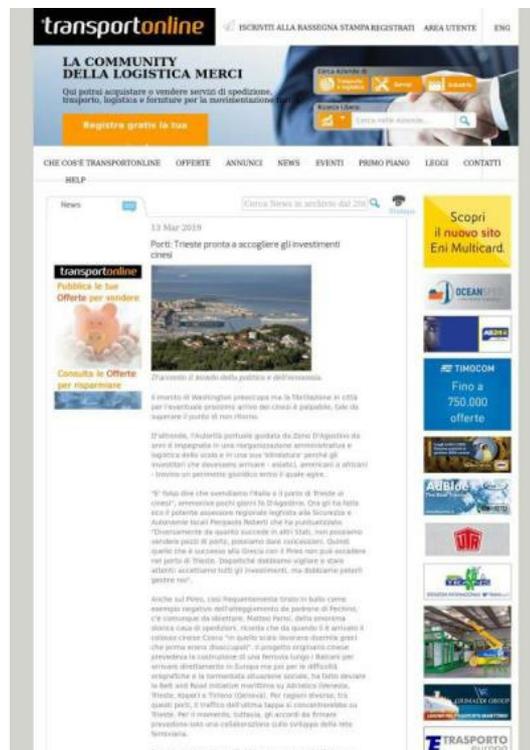
OSCO

Transportonline

Trieste

Porti: Trieste pronta a accogliere gli investimenti 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 e in una sua 'blindatura' perché gli investitori che dovessero arrivare - asiatici, americani o africani - trovino un perimetro giuridico entro il quale agire. "E' 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 e stare attenti: accettiamo tutti gli investimenti, ma dobbiamo poterli gestire noi". Anche sul Pireo, così frequentemente tirato in ballo come esempio negativo dell'atteggiamento da padrone di Pechino, c'è comunque 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". Il progetto originario cinese prevedeva la costruzione di una ferrovia lungo i Balcani per arrivare direttamente in Europa ma poi per le difficoltà orografiche e la tormentata situazione sociale, ha fatto deviare la Belt and Road Initiative marittima su Adriatico (Venezia, Trieste, Koper) e Tirreno (Genova). Per ragioni diverse, tra questi porti, il traffico dell'ultima tappa si concentrerebbe su Trieste. Per il momento, tuttavia, gli accordi da firmare prevedono solo una collaborazione sullo sviluppo della rete ferroviaria. Parisi ha le idee chiare: "Dobbiamo puntare su traffici come questi per crescere e creare lavoro. Ma 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".



Cina: Musolino (Porto Ve) a Cgia, 'Via della Seta dovrà avere ricadute positive per noi'

Venezia, 13 mar. (AdnKronos) - E' stato un incontro interessante quello tenutosi nel primo pomeriggio di quest'oggi nella sede della CGIA di Mestre tra il gruppo dirigente degli artigiani mestrini e il Presidente dell' **Autorità Portuale** dell' Altro Adriatico, Pino Musolino. Come era prevedibile, gran parte del meeting si è concentrato sul tema al centro del dibattito nazionale, e non solo, di questi giorni. Ovvero, sulla cosiddetta "via della seta", che sarà al centro dell' accordo commerciale che, molto probabilmente, la prossima settimana verrà firmato a Roma tra il Governo italiano e quello cinese. Trovandosi in piena sintonia con la posizione assunta dalla CGIA, il Presidente Musolino ha ribadito con forza che "qualsiasi accordo commerciale con la Cina dovrà essere valutato positivamente a una condizione: che gli effetti economici dello stesso abbiano delle ricadute positive per il nostro territorio. Altrimenti, non avrà alcun senso sottoscriverlo. E Venezia, rispetto a qualsiasi altro Porto dell' Alto Adriatico, ha delle capacità attrattive fisiche e logistiche che lo pongono come la principale porta d' ingresso per le merci che in arrivo dallo stretto di Suez devono entrare in Europa".

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 arresta ricercato Meteo: in Lombardia weekend di sole, da lunedì nuovo calo temperature.

The screenshot shows the article's layout on the website. At the top, there are navigation links for social media and site sections. The main headline is repeated. Below the headline, the date '13 Marzo 2019 alle 19:00' is shown. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side, there is a 'PIU' VISTI' (Most Viewed) sidebar with several items, including 'Rai, piano industriale verso una direzione in più', 'Lega vuole 'approfondimento' (2)', 'Milano: favoreggiamento immigrazione clandestina, polfer arresta ricercato', and 'Meteo: in Lombardia weekend di sole, da lunedì nuovo calo temperature'.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le alternative

Grandi navi, 5 Stelle da Vtp Spunta anche l' ipotesi Chioggia

Incontro semisegreto tra la Venezia terminal passeggeri e i consiglieri pentastellati Altre ipotesi sul tappeto, ma le crociere per ora restano nel bacino di San Marco

Alberto Vitucci Riunione in notturna, a porte chiuse. Nella sede di Vtp in Marittima. Per parlare del futuro delle crociere e delle alternative alle grandi navi in laguna. Incontro inaspettato. Tra una delegazione «governativa» di parlamentari, consiglieri comunali e regionali del Movimento Cinquestelle. E la Venezia terminal passeggeri, società gestita dagli armatori che ha in gestione il terminal della Marittima. Ospite d' onore il provveditore Roberto Linetti.

I due ex «avversari» (Vtp e Cinquestelle) adesso cercano una soluzione condivisa.

Posizioni ancora molto distanti. Con l' iniziativa del ministro Toninelli che ha spiazzato tutti. «L' **Autorità portuale** deve approfondire entro 90 giorni tre ipotesi di progetto», ha scritto al presidente Musolino, «cioè la spiaggia del Lido, Santa Maria del Mare, Chioggia». Fra le tre soluzioni gli armatori preferiscono Chioggia. Lo hanno ribadito l' altra sera il direttore generale Galliano De Marco.

Chioggia, perché «almeno lì c' è una strada e un collegamento ». Ma occorre decidere alla svelta. Nel frattempo si dovrà scavare il canale Malamocco-Marghera, come richiesto anche dalla Regione e dal Comune. Ma qui i Cinquestelle non ci sentono.

«Non se ne parla», hanno detto i consiglieri. A organizzare l' incontro il consigliere regionale Jacopo Berti, lo stesso che ha partecipato alla riunione di qualche settimana fa al ministero con Toninelli.

Sulle alternative alle grandi navi si procede insomma in ordine sparso. Tante le soluzioni sul tappeto. Ma tutto è fermo. E intanto la stagione delle crociere è alle porte. Si comincerà con le grandi navi in Marittima entro la fine di marzo. E ancora per tutti il 2019, dopo sette anni dal naufragio della Costa Concordia e dal decreto Clini-Passera le navi da crociera passeranno davanti a San Marco e in canale della Giudecca. Nonostante la richiesta del mondo di evitarlo. Per ché i tempi per qualsiasi soluzione progettuale sembra allungarsi.

Lido Scartate dall' attuale governo, insieme al progetto Marghera, anche le due soluzioni alternative «fuori dalla laguna». Il progetto già approvato dalla Via di Duferco-De Piccoli per il nuovo terminal in bocca di porto. E anche la soluzione più leggera e reversibile dell' avamposto galleggiante, firmato da Boato-Di Tella-Vittadini. Prende quota invece il vecchio progetto proposto dalla One works, la stessa società che sta lavorando al Masterplan dell' aeroporto Marco Polo.

Banchine a San Nicolò, lato mare, interscambio con le motonavi sulle dighe foranee. Ma ci vorranno anni e uno scavo da milioni di metri cubi di fanghi per far arrivare le navi. Con l' incognita della surlagunare, che i Cinquestelle non vogliono.

Santa Maria del Mare La seconda ipotesi scelta da Toninelli riguarda gli ex cantieri dei cassoni del Mose a Santa Maria del Mare. Ma c' è già l' ordine del Provveditorato di demolirli, come previsto dall' autorizzazione «provvisoria » rilascia dalla commissione di Salvaguardia nel 2007. Anche qui ci sarebbero, come per il Lido, problemi di collegamento con l' attuale Marittima e l' aeroporto Chioggia Rinforzare il terminal di Chioggia è l' ipotesi che adesso le compagnie vedono con favore. Almeno, dicono, c' è un collegamento stradale (la Romea) per quanto inadeguato. Vittorio Emanuele Chioggia nel lungo periodo, lo scavo del Vittorio Emanuele nel breve termine. Ma anche qui le opposizioni sono tante. E i carotaggi annunciati non sono ancora stati fatti.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Giuliano, Olivieri e Speranza hanno ribadito l'urgenza a Vado del casello di Bossarino

Piattaforma e strade in Senato i timori dei politici savonesi

Giovanni Vaccaro Iritardi nell'iter per erogare i fondi alle imprese, ma soprattutto l'imbarazzante stallo nello sviluppo delle infrastrutture. Sono questi i due temi che il presidente della Provincia, Pierangelo Olivieri, il sindaco di Vado Ligure, Monica Giuliano, con il vicesindaco di Cairo Montenotte, Roberto Speranza, hanno portato sul tavolo della decima Commissione del Senato (industria, commercio e turismo), davanti a parlamentari di tutti gli schieramenti, compresa la deputata Teresa Bellanova, che come viceministro del governo Renzi aveva avviato le procedure per il riconoscimento del Savonese come "area di crisi complessa". I rappresentanti degli enti locali hanno portato a Roma le osservazioni di un territorio conscio di avere una grande opportunità grazie agli incentivi, ma anche preoccupato di vederla sfumare. E nei prossimi mesi sarà convocata una nuova audizione con tutti i sindaci dei Comuni coinvolti.

In particolare a sollevare dubbi sono le tempistiche e le infrastrutture. I termini per l'erogazione dei fondi alle aziende sono superati, alimentando il timore che alcuni interventi già in corso siano completati prima che gli operatori interessati ricevano gli incentivi. Il riferimento è alla piattaforma portuale di Apm-Maersk, che entrerà in funzione a fine anno, mentre le imprese attraccate a Vado dal terminal chiedono ancora certezze. Una situazione delicata che si allarga anche alla Valbormida, il naturale retroporto, il cui sviluppo è legato all'interesse di aziende che lavoreranno grazie ai traffici della piattaforma. L'altro aspetto ribadito a Roma è quello delle infrastrutture. In particolare il casello autostradale previsto nella zona di Bossarino per servire la piattaforma.

Autofiori è stata autorizzata ad avviarne la progettazione, ma poi dovrà sottoporre il piano al ministero dei Trasporti. «Il rischio - spiega il sindaco vadese Giuliano - è che le infrastrutture, fondamentali sia per la logistica sia per non far pesare i disagi agli abitanti, vengano posticipate. Noi oggi ci stiamo "arrangiando" con interventi che possiamo gestire direttamente, ma serve pressione sul Mit per accelerare l'iter».

È più vicina, invece, la ristrutturazione della superstrada. Nella bozza di progetto strategico per il potenziamento della direttrice trasportistica Torino -Savona sono stati indicati anche la bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa e il raddoppio della ferrovia San Giuseppe di Cairo -Ceva.



L' addio nella chiesa di via mistrangelo

Capitaneria in lutto: morto l' ammiraglio Fontana

M.C.

E' morto all' età di 94 anni l' ammiraglio Leonardo Fontana. Nella sua lunga carriera era stato comandante della Capitaneria di Savona e di Genova e ispettore della Capitanerie di porto italiane al ministero della Marina mercantile. E poi presidente dell' Ente porto di Savona, provveditore al porto di Venezia e direttore **marittimo** e presidente del consorzio **portuale** di Genova. Presidente e socio di alcuni club di servizio della città, era stato anche consigliere comunale con la Democrazia Cristiana. Nel suo lavoro di marinaio, aveva sempre insistito sulla formazione professionale a bordo, che doveva essere continuamente aggiornata, per far fronte alla evoluzione tecnica delle navi e dei nuovi automatismi. I funerali si terranno oggi alle 10,30 nella parrocchia di san Giovanni Battista in San Domenico in via Mistrangelo a Savona. M.C.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

I negozianti: sì all'isola pedonale in tutto il centro
(Gli esercenti denunciano la scarsa pulizia e chiedono una maggiore attenzione alla cura del verde pubblico)

LA SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO
L'abbonamento alla rivista "L'isola pedonale" è di lire 100.000 annue. Per abbonamenti e arretrati scrivere a: "L'isola pedonale", via Mistrangelo 10, 17100 Savona, C.A.P. 17100. Tel. 010/2311111. Fax 010/2311112. E-mail: isola@laStampa.it

LA SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO
L'abbonamento alla rivista "L'isola pedonale" è di lire 100.000 annue. Per abbonamenti e arretrati scrivere a: "L'isola pedonale", via Mistrangelo 10, 17100 Savona, C.A.P. 17100. Tel. 010/2311111. Fax 010/2311112. E-mail: isola@laStampa.it

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Un' interrogazione del Movimento alla Regione sulle ex aree fieristiche «Perché l' associazione della nautica non è interlocutore privilegiato?»

Waterfront e Darsena della Fiera, pressing pro Ucina del M5S

Pressing del Movimento cinque stelle sulla giunta regionale, perché si consideri Ucina, l' associazione industriale della nautica, come "interlocutore privilegiato" nella riqualificazione del Waterfront di levante. Il Movimento si è mosso con un' interrogazione, che si inserisce nella battaglia (su cui si esprimerà a fine mese il Tar della Liguria) delle concessioni della Darsena, che l' Autorità portuale ha assegnato sia a Ucina che al gruppo Amico.

«Perché Ucina non figura tra gli interlocutori primari di Regione e autorità portuale?»

Siamo sicuri che le scelte dell' autorità siano proficue per il porto di Genova e per regione Liguria?», si chiede Alice Salvatore, capogruppo regionale dei pentastellati, in un' interrogazione all' assessore regionale allo Sviluppo economico Andrea Benveduti.

Interrogazione che non è stata discussa per assenza dell' assessore nell' ultimo consiglio. Salvatore riprende le difficoltà del progetto Waterfront dopo il ritiro dei francesi di EM2cc che avevano vinto la prima parte della gara per gli spazi ex fieristici. E ricapitola la vicenda della concessione della Darsena: «Nel 2004, la darsena da diporto del Porto di Genova è stata infrastrutturata con fondi pubblici attraverso un investimento di 26 milioni di euro al fine di assegnarle una destinazione d' uso per il Salone Nautico, per le connesse attività da diporto e per il turismo nautico in generale. Per la "Amico 8r Co. Srl" è stata pensata una concessione ventennale, mentre alla Società I Saloni Nautici - Ucina Confindustria Nautica è stato concesso il 40% dell' area precedentemente detenuta e per soli 4 anni». Secondo i grillini «La citata concessione è stata illegittimamente frazionata denuncia Salvatore - e non è stata pubblicata alcuna domanda di concessione dell' impresa Amico». Secondo la capogruppo del M5S «Questa scelta lede Ucina e la possibilità di dare vita al progetto di un Salone Nautico quale evento diffuso durante tutto l' anno (prevedendo ad esempio il Salone dell' usato a maggio): Ucina infatti è impossibilitata a realizzarlo a causa della presenza antistante di "Amico 8r Co. Srl", che consente di liberare lo spazio di accesso solo nella finestra temporale di 50 giorni a cavallo delle date del Salone nautico». «Attendiamo dunque la risposta scritta dell' assessore competente- conclude Salvatore -, dal quale vorremmo sapere se sa quale sia il motivo per cui Ucina, che rappresenta tutta l' associazione di categoria non sia l' interlocutore principale per la riqualificazione e perché la domanda di "Amico 8r Co. Srl" non sia mai stata pubblicata, in trasparenza, da parte dell' Autorità Portuale».

In realtà la riqualificazione del Waterfront e la Darsena sono due partite separate; la prima gestita dal Comune, la seconda dall' Authority. Ma per i grillini a perdere in entrambi i casi è l' associazione della nautica.

- E. ROS.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

IL 21 MAGGIO

Navi e inquinamento esperti riuniti a Genova

Navi sempre meno inquinanti e con un numero sempre minore di **marittimi** a bordo.

È questa la strada, oramai inequivocabile, imboccata dalla tecnologia legata al mondo dello shipping.

A poco più di sei mesi dall'entrata in vigore delle normative internazionali sulle emissioni delle navi (una tappa storica per l'industria marittima), il prossimo 21 maggio Genova ospiterà i principali protagonisti euro del settore: l'occasione arriverà dalla quarta edizione del Forum "Shipowners and Shipbuilding", organizzato dalla testata online The MediTelegraph, da TTM e e dal Secolo XIX. Il tema dell'edizione 2019 sarà: "The ships of the future: green and autonomous?". Per partecipare all'evento (ore 8.45, Aula Magna Facoltà di Architettura) è necessario iscriversi all'indirizzo forum@themeditelegraph.com.



Il Secolo XIX (ed. Levante)

Genova, Voltri

Niente esplosivo per la demolizione: pila 8 da smontare, si allungano i tempi

Lo stop per la presenza di amianto. Rebus penali per i ritardi Resta probabile l'utilizzo delle microcariche per le pile 9 e 10

L'impatto sui tempi è ancora da inquadrare e, di certo, occorrerà comunque tener conto del fattore amianto. La decisione però è presa: non sarà demolita con le microcariche, ma la pila 8 del ponte Morandi, peraltro unica candidata all'utilizzo di questa tecnica del moncone ovest.

La scelta è stata ufficializzata ieri dalle società impegnate nella demolizione che hanno soppesato i pro e i contro dell'operazione. Alla fine, i laboriosi e costosi accorgimenti necessari per procedere con l'implosione hanno fatto pendere l'ago della bilancia verso lo smontaggio meccanico della torre, che dovrebbe cominciare entro un paio di settimane. Questo rivolgimento, frutto dell'individuazione di fibre di amianto nella struttura del ponte in alcuni dei campionamenti prelevati da Arpal, apre uno scenario in parte nuovo e una serie di interrogativi. Il primo e più importante è quello che investe la tempistica della ricostruzione. Fino a pochi giorni fa le società incaricate della demolizione - Omini, Fagioli, Ipe Progettie Ireos - avevano lavorato con celerità e senza intoppi. Tanto da creare le condizioni per anticipare di dieci giorni l'entrata in campo del team di costruzione. La presenza d'amianto nel ponte, seppure di origine naturale e in quantità molto ridotte, cambia le carte in tavola. Nel breve e in prospettiva, perché il punto non è solo il nuovo inizio della demolizione della pila 8, in origine previsto per sabato scorso. Il nodo è soprattutto l'approccio alle torri stralate 10 e 11, per cui si è sempre prospettato l'uso di esplosivo come soluzione di gran lunga preferita. Se infatti per le sezioni tradizionali del ponte, a ovest del Polcevera, lo smontaggio era già in programma per 7 strutture di sostegno su 8, a est il quadro è molto più intricato. Lettoristrallate sono infatti particolarmente delicate e una demolizione meccanica sarebbe estremamente complessa (senonimpraticabile, alla luce dello stato del manufatto), oltreché costosa. Tutti fattori che potrebbero avere un impatto notevole sulla data di fine lavori, fissata a luglio. Quello che, in piccolo, sta accadendo per la pila 8. Ieri l'intenzione di accantonare l'uso delle cariche è stato comunicato alla Commissione esplosivi della prefettura che ha preso atto dell'intenzione delle imprese. Virando sullo smontaggio l'organo non dovrà più esprimersi ma alla luce della presenza di amianto sarà comunque necessario approntare un piano con una serie di accorgimenti, che dovrà essere vagliato da Arpal e dalla Asl. Questo, ovviamente, avrà un influsso sull'originario programma dei lavori.

Fare previsioni è difficile ma i mezzi-inparticolare le grandi gru - che si occuperanno di calare a terra le sezioni della torre 8, arriveranno solo nei prossimi giorni. E l'intervento stesso è più lento e laborioso. Collegato ai tempi rischia peraltro di accendersi un altro fronte, che è quello delle penali. Una premessa: il lavoro dei demolitori è più aleatorio e non a caso i costruttori non hanno voluto accomunare il proprio destino con chi è stato incaricato di rimuovere i tronconi del viadotto (il contratto è unico ma le responsabilità sono separate). Il ritrovamento di amianto, che è possibile faccia slittare alcune scadenze, può determinare l'applicazione delle sanzioni previste dal contratto?

Le penali previste per i costruttori sono due: 500 euro al giorno per singola fase del cantiere non rispettata (massimo 38 mila euro) e 19 mila euro al giorno per lo sfioramento della data di fine lavori (massimo 950 mila euro). Sul punto la struttura commissariale farà le proprie valutazioni ma è chiaro che le imprese abbiano molte frecce al proprio arco, visto che la presenza di amianto sia stata esclusa fino all'ultimo minuto da tutti gli organi di controllo.

c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Genova, Voltri

Un'interrogazione del Movimento alla Regione sulle ex aree fieristiche «Perché l'associazione della nautica non è interlocutore privilegiato?»

Waterfront pressing pro Ucina del M5S e Darsena

E. ROS. - Pressing to cinque stelle sulla giunta regionale, perché si consideri Ucina, l'associazione industriale della nautica, come "interlocutore privilegiato" nella riqualificazione del Waterfront del Movimen di levante. Il Movimento si è mosso con un'interrogazione, che si inserisce nella battaglia (su cui si esprimerà a fine mese il Tar della Liguria) delle concessioni della Darsena, che l' **Autorità portuale** ha assegnato sia a Ucina che al gruppo Amico. «Perché Ucina non figura tra gli interlocutori primari di Regione e **autorità portuale**? Siamo sicuri che le scelte dell' **autorità** siano proficue per il porto di Genova e per regione Liguria?», si chiede Alice Salvatore, capogruppo regionale dei pentastellati, in un'interrogazione all'assessore regionale allo Sviluppo economico Andrea Benveduti. Interrogazione che non è stata discussa per assenza dell'assessore nell'ultimo consiglio. Salvatore riprende le difficoltà del progetto Waterfront dopo il ritiro dei francesi di EM2cc che avevano vinto la prima parte della gara per gli spazi ex fieristici. E ricapitola la vicenda della concessione della Darsena: «Nel 2004, la darsena da diporto del Porto di Genova è stata infrastrutturata con fondi pubblici attraverso un investimento di 26 milioni di euro al fine di assegnarle una destinazione d'uso per il Salone Nautico, per le connesse attività da diporto e per il turismo nautico in generale. Per la "Amico & Co. Srl" è stata pensata una concessione ventennale, mentre alla Società I Saloni Nautici - Ucina Confindustria Nautica è stato concesso il 40% dell'area precedentemente detenuta e per soli 4 anni». Secondo i grillini «La citata concessione è stata illegittimamente frazionata - denuncia Salvatore - e non è stata pubblicata alcuna domanda di concessione dell'impresa Amico». Secondo la capogruppo del M5S «Questa scelta lede Ucina e la possibilità di dare vita al progetto di un Salone Nautico quale evento diffuso durante tutto l'anno (prevedendo ad esempio il Salone dell'usato a maggio): Ucina infatti è impossibilitata a realizzarlo a causa della presenza antistante di "Amico & Co. Srl", che consente di liberare lo spazio di accesso solo nella finestra temporale di 50 giorni a cavallo delle date del Salone nautico». «Attendiamo dunque la risposta scritta dell'assessore competente - conclude Salvatore -, dal quale vorremmo sapere se sa quale sia il motivo per cui Ucina, che rappresenta tutta l'associazione di categoria non sia l'interlocutore principale per la riqualificazione e per ché la domanda di "Amico & Co. Srl" non sia mai stata pubblicata, in trasparenza, da parte dell' **Autorità Portuale**». In realtà la riqualificazione del Waterfront e la Darsena sono due partite separate; la prima gestita dal Comune, la seconda dall' Authority. Ma per i grillini a perdere in entrambi i casi è l'associazione della nautica. -



Fabbrica 4.0

Il gemello digitale del Porto di Genova



Genova, buon febbraio

GENOVA Il 2018 si era chiuso con un pesante consuntivo per il porto: i numeri di Spediporto parlano di una perdita sul 2017 di oltre l'8%, ed un segno meno che dal 14 Agosto aveva caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso gennaio 2019 che aveva registrato un pesante -4%. Ma finalmente a febbraio scrive ancora Spediporto il porto di Genova rialza la testa e dai dati raccolti dall'associazione il segno positivo torna finalmente sulle banchine genovesi. Con un +3% di media tra traffici import ed export (il dato è una rilevazione febbraio 2018 su stesso mese 2019 e dunque molto significativo) i traffici tornano a premiare l'impegno dello scalo e dei suoi operatori.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar (HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, SFOGLIABILE). The main article is titled 'Genova, buon febbraio' dated 13 Marzo 2019. The article text is identical to the one on the left. Below the article is a search bar and a list of related articles. On the right side, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including FEDESPEDE, LE NAVI, CONSO LOG, ASSIMA, and others.

Il lavoro

Porto, autoproduzione e sciopero; tensione sindacati- Assiterminal

« Da Genova a Palermo contro l' autoproduzione, per la difesa del lavoro portuale ». Questo è stato lo slogan che ha riunito a Napoli centinaia di portuali da tutta Italia e che ha visto svolgersi anche a Genova un presidio sotto la sede di Gnv, compagnia che, spiegano Filt, Fit e Uiltrasporti « ha fatto richiesta di attivare l' autoproduzione sulle navi della tratta Napoli Palermo, mettendo a rischio la tenuta dei livelli occupazionali e di reddito dei lavoratori portuali ex art. 17 legge 89/ 94 (compagnie) ». « Per contrastare questa posizione - spiega una nota - che porta con sé anche l' abbassamento degli standard di sicurezza per i lavoratori dei porti e dei marittimi, Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti hanno organizzato davanti alle sedi Gnv».

Sempre sul fronte del lavoro, tiene banco lo sciopero indetto per domani dai soci della Compagnia Unica, a dieci anni di distanza dall' ultimo stop al lavoro. Nella loro nota i sindacati di categoria hanno riassunto le tre condizioni da rispettare, per scongiurare la protesta: il riconoscimento economico di quanto dovuto alla Culmv e l' apertura immediata di due tavoli negoziali.

In sostanza è necessario che alcuni terminalisti saldino le prestazioni effettuate dalla Culmv, consentendo appunto il pagamento degli stipendi, evitando che il problema si riproponga ogni mese, come accade da tempo.

Critici sulla scelta e sulla modalità dello sciopero di Genova sono i privati di Assiterminal che ieri, attraverso il presidente Luca Becce, hanno stigmatizzato la vicenda.

« Leggiamo che il 12 marzo 2019 le tre organizzazioni sindacali stipulanti il contratto nazionale di lavoro dei lavoratori portuali indicano per il 15 marzo, con tre giorni di preavviso, uno sciopero dei soci della Culmv - spiega Becce in una nota - Alla nostra domanda se le suddette organizzazioni non ritenessero di dover rispettare le previsioni del contratto che indica in 10 giorni il preavviso per la effettuazione di scioperi nell' ambito dei porti, ci siamo sentiti rispondere, informalmente, che " la Culmv non applica il contratto".

Una risposta che riteniamo tanto grave quanto poco seria. Per queste semplici ragioni: Lo sciopero non è indetto dalla Culmv (non potrebbe.) ma dalle organizzazioni sindacali. Desiderano queste rispettare ciò che prevedono i contratti che sottoscrivono o no? Anche per chi non applica il contratto dei lavoratori dei porti, sia i sindacati che le organizzazioni datoriali hanno concordato che questo contratto dovesse essere quello di riferimento per chi opera all' interno del porto. La pensano i sindacati sempre così o hanno cambiato opinione al riguardo?

» - (mas.m.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Mipim Cannes, Signorini: "Investire a Genova oggi pi facile"

CANNES - Nella patria degli investitori immobiliari Genova e la Liguria si presentano unite, per vendere i tesori, cioè grandi progetti che possono attrarre investitori. 5400 quelli pubblici, 26 mila partecipanti. Tra meeting, conferenze, convegni, incontri con i principali operatori del settore, il capoluogo ligure si ritaglia uno spazio importante. La delegazione genovese è ospitata nello stand di ICE del Padiglione Italia. "Siamo venuti per presentare la città. Non solo tutti gli interventi di contesto che sono importanti per gli investitori, ma anche il focus su alcuni progetti in ambito portuale che hanno valenze di riqualificazione. In particolare Hennebique, nel cuore della nostra città, stiamo per partire per la sollecitazione a mercato dell'intera area. Abbiamo lavorato molto questo anno, assieme a Regione e Comune, per far sì che i potenziali investitori abbiano le informazioni importanti per fare un'offerta" dice Paolo Emilio Signorini, presidente di **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure occidentale. "Quali sono? Destinazioni d'uso, revisione del vincolo della residenza archeologica, rilievo aggiornato dell'intero edificio e infine una perizia statica dell'edificio. Consideriamo - prosegue Signorini - di avere tutte le informazioni necessarie perché un investitore possa fare un'offerta ragionevole".

Signorini che si defila sul possibile accordo Italia-Cina: "Sono decisioni che spettano al Governo. Posso assicurare che dal punto di vista meramente tecnico, noi vogliamo avviare con i cinesi le stesse cooperazioni che abbiamo con tutto il resto del mondo".

La vetrina del Mipim rappresenta un'autentica risposta allo sviluppo che la Regione, assieme ad **Autorità Portuale** e Comune di Genova, sul fronte dei flussi crocieristi. "Per crescere nelle crociere dobbiamo offrire ai crocieristi, non solo opere marittime adeguate, ma dobbiamo anche creare aree di accoglienza competitive a livello mondiale. Parlando di Genova, operazioni come Hennebique o Waterfront di Levante sono fondamentali perché cambiano completamente la fruibilità dei luoghi del crocierista che scende dalla nave" conclude Signorini.

Video Mipim Cannes, Signorini: "Investire a Genova oggi pi facile" Commenti.

Via della Seta, Marcucci: «L' Italia non svenda infrastrutture e competenze»

GIORGIO CAROZZI

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 vicepremier 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 vanno 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». S ul 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».



Anci, i sindaci chiedono a Toninelli di poter rientrar nei board

GIORGIO CAROZZI

Genova - «Reintrodurre all' interno dei Comitati di Gestione Portuale i sindaci delle città». È la proposta di Anci Porti, l' associazione che raduna i sindaci e i delegati dei comuni italiani, e che per Genova ha visto la partecipazione del consigliere delegato a porto e mare, Francesco Maresca. «Anci Porti si è impegnata a chiedere un incontro al ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli per far presente la volontà dei Comuni italiani di modificare la legge Delrio che, attualmente, consente ai sindaci di designare soltanto un tecnico a far parte della governance portuale della propria città» scrive Maresca in una nota. «Come si ricorderà, il Consiglio comunale di Genova aveva approvato nella seduta di ieri proprio un ordine del giorno, proposto da Vince Genova, che chiedeva l' impegno a sostenere, in sede di Commissione Anci Porti, l' opportunità di farsi parte attiva presso il governo per ripristinare la presenza istituzionale dei sindaci dei Comuni portuali italiani, o di un loro rappresentante, nell' ambito del Comitato di gestione».



Xi Jinping in Italia: le tappe della visita / FOCUS

GIORGIO CAROZZI

Genova - La prima missione all'estero dell'anno del presidente cinese Xi Jinping sarà in Europa: Italia, tra Roma e Palermo, e poi Principato di Monaco e Francia. Il ministero degli Esteri ha ribadito che «al momento opportuno» saranno diffusi i dettagli sul programma della visita, anche se alcune caselle possono essere già considerate riempite. Xi arriverà a Roma il 21 marzo, nel pomeriggio, per la sua prima visita di Stato in Italia da quando ha assunto la massima carica istituzionale della Repubblica popolare a marzo 2013, pochi mesi dopo la conquista della segreteria del Pcc. Al netto dello scalo tecnico in Sardegna di fine 2016 di rientro dal Cop22 di Marrakech per una cena informale con l'allora premier Matteo Renzi, l'ultima visita ufficiale di un presidente cinese è di giugno 2009: nell'occasione, Hu Jintao partecipò tra l'altro al G8 de L'Aquila su invito del premier Silvio Berlusconi. Secondo l'agenda provvisoria, Xi dovrebbe avere come primo appuntamento, la mattina del 22 marzo, l'incontro col Capo dello Stato Sergio Mattarella (recatosi a Pechino a febbraio 2017), mentre in serata ci sarà la cena di benvenuto. Il 23 marzo, invece, toccherà al premier Giuseppe Conte (che dovrebbe rendere ufficiale la sua presenza al Belt and Road Forum di fine aprile a Pechino), con la firma di accordi bilaterali di vario tipo (circa 25 tra istituzionali e commerciali in fase di definizione), tra cui uno a lungo negoziato sulla cancellazione della doppia fiscalità e il possibile MoU di adesione dell'Italia alla Belt and Road Initiative, la nuova Via della Seta fortemente voluta da Pechino e lanciata da Xi nel 2013. Nel soggiorno a Roma, presidente e first lady Peng Liyuan si concederanno momenti «turistici», tra cui le visite a Colosseo e Campidoglio. Xi, del resto, è già stato nella Capitale a giugno 2011 rappresentando da vicepresidente la Cina ai festeggiamenti dei 150 anni dell'Unità d'Italia. Nel pomeriggio del 23 marzo è previsto il trasferimento a Palermo, in forma «privata». Tra le spiegazioni date sulla scelta (erano state suggerite destinazioni come Venezia, Firenze e Napoli), oltre a essere un omaggio alla città del presidente Mattarella, il desiderio di recarsi in un'isola mai visitata nel centro del Mediterraneo e ad appena 30 minuti d'aereo dall'Africa. Il significato di Palermo («Pan hormos», «tutto porto») potrebbe anche suggerire un hub verso l'Africa della Belt and Road. Il 24 marzo è previsto il passaggio a Nizza, in Francia, da dove proseguirà per il principato di Monaco per un breve incontro con Alberto II. I media della città della Costa azzurra hanno parlato di blitz del presidente Emmanuel Macron (ieri a Gibuti in una missione anti Belt and Road nell'Africa orientale) con cena nella suggestiva villa Kerylos, a Beaulieu-sur-Mer.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

AMEGLIA INCONTRO FRA OPERATORI E POLITICI

«Una giungla di regole alla foce del Magra»

UNA più semplice gestione della foce del Magra sia nella richiesta di interventi che nella pulizia dei fondali in vista della stagione primaverile necessari per ristabilire la profondità del fiume riempito di detriti dalle piene. I titolari delle darsene hanno incontrato il mondo della politica nella tavola rotonda organizzata in Comune ad Ameglia proprio per predisporre un piano operativo che agevoli la professione, il richiamo turistico e non interferiscano nelle tante regole che disciplinano l' area ambientale protetta.

All' incontro erano presenti gli onorevoli Stefania Pucciarelli e Lorenzo Viviani, gli assessori regionali Stefano Mai e Andrea Benveduti oltre al sindaco Andrea De Ranieri e all' assessore Gregorio Ravani che hanno fatto gli onori di casa. I titolari delle imprese nautiche hanno evidenziato le problematiche legate a una gestione molto ampia del fiume garantita da capitaneria di **Porto**, Parco, Comuni, Regione e Autorità di Bacino. Senza dimenticare il distinguo tra concessioni marittime e quelle idriche. Insomma un dedalo di leggi e regolamenti che spesso rappresentano un ostacolo e non proprio una risorsa. «Non dimentichiamo - ha illustrato il dibattito l' assessore Gregorio Ravani - che siamo di fronte a un **porto** fluviale e deve essere riconosciuto come tale. Un viatico di occupazione e lavoro, turismo e tempo libero che deve garantire una funzione professionale e non esclusivamente un attracco per imbarcazioni. Ci sono 3 mila natanti lungo la foce: un valore aggiunto da sfruttare cercando anche di snellire la burocrazia».

I titolari dei rimessaggi hanno puntato l' attenzione sui dragaggi del fiume negli spazi d' acqua antistanti le attività per consentire la circolazione delle imbarcazioni. Ma la pulizia del fondale deve interrompersi entro l' inizio di giugno, come previsto dall' ordinanza del Comune di Ameglia, proprio per non interferire nell' avvio della stagione balneare. «Non è una soluzione semplice - ha ribadito Ravani - ma proprio la presenza delle istituzioni è un segnale importante di come si possa arrivare a una soluzione se non immediata ma almeno a un avvicinamento alle richieste di tutti».

m.m.



SCONTRO TRA UNA PORTACONTAINER E UN RIMORCHIATORE

Collisione tra imbarcazioni al porto Dallo scafo rotto esce carburante

L'intervento immediato della Capitaneria ha limitato la fuoriuscita di sostanze inquinanti nelle acque del Candiano, ma per due ore il traffico nello scalo è stato interrotto

ALESSANDRO CIOGNANI

RAVENNA Per due ore nessuna imbarcazione ieri mattina è potuta transitare nel porto di Ravenna. La Capitaneria di porto aveva infatti bloccato ogni transito, per far fronte a una fuoriuscita di carburante avvenuto in seguito a un incidente. Per fortuna, stando a quanto riportato direttamente dagli uomini della guardia costiera, il quantitativo di carburante finito in acqua è stato di modesta entità, permettendo così agli esperti di concludere i lavori in poche ore.

Alla base dello sversamento, appunto, un incidente avvenuto nella primissima mattinata di ieri. Intorno alle sette una nave portacontainer che stava attraversando il porto, per cause ancora al vaglio degli inquirenti, è infatti entrata in collisione con un rimorchiatore che, in quel momento, si trovava in sosta nella banchina.

Lo schianto ha provocato uno squarcio proprio nel deposito carburante del rimorchiatore, dando così origine alla fuoriuscita di liquido nelle acque del Candiano. Grazie all'allarme immediato la Capitaneria è riuscita a intervenire quasi subito, riuscendo così a circoscrivere la fuoriuscita utilizzando le apposite penne di contenimento.

Fortunatamente la rottura dello scafo del rimorchiatore è avvenuta al di sopra della linea di galleggiamento. Il mezzo dunque non ha mai imbarcato acqua e, per questo, non c'è mai stato un pericolo di affondamento.

Nessun ferito Al momento dello scontro sul rimorchiatore ormeggiato in banchina non c'era nessuno e, anche grazie a questo, l'incidente non ha causato feriti. Sul caso ieri pomeriggio è intervenuto anche il vicesindaco con delega al porto Eugenio Fusignani. «L'incidente di questa mattina al porto - ha dichiarato - ci ha dato la conferma che gli imprevisti sono sempre pronti a modificare la normalità ma, soprattutto, di come il sistema portuale abbia capacità d'intervento collaudate ed efficaci. Fortunatamente, in questa giornata che ricorda la più grave tragedia del lavoro avvenuta nel nostro territorio (il riferimento è al disastro della nave Elisabetta Montanari, di cui ieri si sono ricordati i 32 anni, vedi articolo sotto ndr), non ci sono stati feriti. Questo ci deve far riflettere, ancora una volta di più, su quanto sia indispensabile investire in tutto ciò che riguarda la sicurezza sul lavoro. I danni materiali hanno trovato invece subito risposta dal richiamato sistema, con al centro la Capitaneria di porto, che ha evitato un danno più consistente riuscendo a contenere le fuoriuscite di carburante dal rimorchiatore coinvolto nell'incidente».

Fusignani ha colto l'occasione anche per tornare a parlare di escavo dei fondali. «Uno scalo come il nostro - ha ricordato -, nel quale transitano 3.500 navi, necessita quanto mai delle attenzioni e delle capacità di intervento finora dimostrate, ma anche delle opportune opere per adeguare i fondali e le banchine, in una parola le opere attese con il progetto hub portuale, che è sempre più stringente nella sostanza e indifferibile nei tempi. Per questo, nel complimentarmi con quanti hanno operato in questa mattinata - ha concluso il vicesindaco -, riconfermo l'impegno della nostra amministrazione a tenere alta l'attenzione verso il progetto hub portuale e tutto quanto si rende necessario per garantire la competitività del nostro scalo».



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Il motore si ferma, black out a bordo Mercantile colpisce la banchina

SABATO 16 febbraio. Sono le 7 quando, a causa di imprecisati motivi, il motore principale della nave Breb Courageous cessa di funzionare. Le condizioni meteo-marine sono ottimali, con mare calmo e massima visibilità. La nave, battente bandiera portoghese, proveniva da Capodistria ed era diretta alla banchina Marcegaglia. A causa del black out il comandante russo Mikhail Solovev, non riesce a governare il mercantile. La nave urta in un primo tempo la banchina Pir magazzini generali e poi finisce contro il crew-supply vessel (mezzo navale al servizio delle piattaforme) Adriatic Storm di bandiera canadese, di proprietà di Bambini Spa. In seguito all' impatto con lo scafo della Breb Courageous, sia la banchina Pir che il supply vessel riportano danni. Prima dell' incidente, la Breb Courageous non era assistita da rimorchiatori mentre subito dopo il blackout del motore principale, il pilota del porto salito a bordo, Massimiliano Fabiani, ha richiesto l' intervento di due rimorchiatori della Sers (Espada ed Eduardo Junior).

2 RAVENNA PRIMO PIANO | Resto del Carlino | GIOVEDÌ 14 MARZO 2019

SCHIANTO SUL CANDIANO

Scontro tra navi, disperso il gasolio

Portacontainer contro rimorchiatore Sers, canale chiuso e via alla bonifica

L'INCIDENTE
Collisione
Una portacontainer diretta a Tor e Italia contro un rimorchiatore. La nave, battente bandiera portoghese, è stata per un momento di fortuna salvata dai soccorsi

SOS AMBIENTALE
Il carburante è stato
contenuto attraverso
due barriere protettive

IL PRECIDENTE SABATO 16 FEBBRAIO
Il motore si ferma, black out a bordo
Mercantile colpisce la banchina

IL PRECIDENTE 3 MARTELLI 5 MARZO
Il relitto si spezza in due
E affonda nella pialassa

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Scontro tra navi, disperso il gasolio

Portacontainer contro rimorchiatore Sers, canale chiuso e via alla bonifica

INCIDENTE ieri mattina lungo il Candiano, fortunatamente senza feriti tra i componenti degli equipaggi. Una portacontainer diretta al Tcr è finita contro un rimorchiatore. La nave, la BF Philipp battente bandiera portoghese, è stata poi rimorchiata al terminal dove ha sbarcato regolarmente i container. Pesanti i danni al mezzo della Sers, l'Edoardo Junior. La collisione è avvenuta intorno alle 7. La portacontainer aveva da poco superato la 'curva' lungo il canale portuale per dirigersi verso il Tcr dove era attesa per lo sbarco. Lunga 116 metri, navigava senza il supporto del rimorchiatore. Una probabile avaria al timone ne ha deviato la rotta portandola alla collisione con uno dei rimorchiatori della società armatrice ravennate, regolarmente ormeggiato in banchina.

Non ci sono stati feriti. Lo scontro non è stato frontale ma nonostante ciò il mezzo ormeggiato ha riportato uno squarcio di quasi un metro a prua, sulla sinistra, sotto la linea di galleggiamento. La nave non ha invece riportato danni, tanto da raggiungere il terminal per poi sbarcare il carico.

IMMEDIATAMENTE sono iniziate le operazioni di tutela ambientale con l'intervento dei mezzi della Secomar, coordinati dalla Capitaneria di porto. In seguito alla collisione, il rimorchiatore ha riportato lo squarcio che ha interessato un serbatoio di carburante marino e un 'govone' (una sorta di cassa vuota). Il gasolio è uscito copiosamente nel canale fin quando non è arrivata la Secomar che ha posato le panne protettive.

I mezzi sono dovuti intervenire anche dalla parte opposta del canale, davanti alla centrale Teodora, perché gli idrocarburi avevano raggiunto quell'altezza. Intanto, gli uomini della Sers provvedevano ad aspirare l'acqua imbarcata dal rimorchiatore attraverso la falla che è stata in parte tamponata con dell'apposito cemento. Il rimorchiatore, appena sarà stabilizzato, verrà portato in cantiere per le riparazioni.

«UNO SCALO come il nostro, nel quale transitano 3500 navi - ha commentato il vice sindaco Eugenio Fusignani - necessita quanto mai delle attenzioni e delle capacità di intervento finora dimostrate, ma anche delle opportune opere per adeguare i fondali e le banchine, in una parola le opere attese con il progetto hub portuale, che è sempre più stringente nella sostanza e indifferibile nei tempi».

Lorenzo Tazzari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



The Medi Telegraph

Ravenna

Collisione tra una portacontainer e un rimorchiatore a Ravenna

GIORGIO CAROZZI

Genova - Il portocanale di Ravenna è stato momentaneamente chiuso per agevolare le operazioni di bonifica scattate in seguito ad una collisione, avvenuta verso le 7, tra una portacontainer, la BF Philipp, in ingresso e un rimorchiatore ormeggiato in corrispondenza dell'abitato di Marina di Ravenna (foto da Twitter @Angelo Falcone). In seguito all'urto, verificatosi forse a causa di una avaria, c'è stata una dispersione di carburante, subito circoscritta. È intervenuta la Capitaneria di Porto che ha attivato l'apposito protocollo ambientale. La portacontainer è stata già rimorchiata alla banchina a cui era diretta. Secondo quanto fin qui riferito, non ci sono stati feriti.



Scardigli (SNTL): anche Carrara più logistica

MARINA DI CARRARA Con l'apertura della nuova sede a Marina di Carrara della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia, presentata alla stampa nei giorni scorsi dal segretario generale della AdSP del Mar Ligure Orientale Francesco Di Sarcina, si sottolinea il momento di crescita dello scalo toscano. Ai due terminalisti storici Porto di Carrara e Grendi si è aggiunto lo scorso anno il MDC Terminal della Dario Perioli che con le sue relazioni commerciali ha aumentato le tipologie di traffici e merci giustificando insieme a diverse altre iniziative dell'Autorità, anche in campo crocieristico previsioni di sviluppo record dei traffici merci, passeggeri e turisti. Da qui la necessità di nuovo personale specializzato nelle diverse attività logistico-portuali e di uno strumento come la Scuola Nazionale Trasporti per rispondere alle esigenze formative delle imprese del territorio. Ne parliamo con il presidente della SNTL, l'avvocato Pier Gino Scardigli.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The article title is 'Scardigli (SNTL): anche Carrara più logistica' dated 12 March 2019. The author is Pier Gino Scardigli. The text of the article is identical to the one provided in the previous block. The page includes a search bar, social media sharing options, and a sidebar with various maritime-related advertisements and logos such as FEDESPEDE, LE NAV, CONSO LOG, and ASSIMA.

Livorno Authority, Verna riceve il presidente del porto greco di Alessandropolis

RIDISCUSSIONE TAV

Primo incontro istituzionale per il commissario straordinario dell' Autorità di Sistema portuale di Livorno e Piombino. LIVORNO - Il commissario straordinario dell' Adsp di Livorno e Piombino, Pietro Verna, come attività istituzionale ha incontrato i vertici dell' Autorità portuale greca di Alexandropoulis. L' incontro si inquadra in una serie di iniziative che l' Adsp sta sviluppando in campo internazionale per ampliare i propri mercati di riferimento, infatti preparato già da tempo dal dirigente promozione e comunicazione dell' Ente, Gabriele Gargiulo, 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. A seguito della riunione a Palazzo Rosciano, cui ha per altro preso parte successivamente l' ammiraglio Tarzia, il numero uno della Port Authority ellenica ha visitato prima il porto di Livorno e poi l' Olt Offshore Lng Toscana.

Livorno Authority, Verna riceve il presidente del porto greco di Alessandropolis
 © 13 Mar 2019

Primo incontro istituzionale per il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale di Livorno e Piombino.

LIVORNO - Il commissario straordinario dell'Adsp di Livorno e Piombino, Pietro Verna, come attività istituzionale ha incontrato i vertici dell'Autorità portuale greca di Alexandropoulis. L'incontro si inquadra in una serie di iniziative che l'Adsp sta sviluppando in campo internazionale per ampliare i propri mercati di riferimento, infatti preparato già da tempo dal dirigente promozione e comunicazione dell'Ente, Gabriele Gargiulo, 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.

A seguito della riunione a Palazzo Rosciano, cui ha per altro preso parte successivamente l'ammiraglio Tarzia, il numero uno della Port Authority ellenica ha visitato prima il porto di Livorno e poi l'Olt Offshore Lng Toscana.

Il Tirreno

Livorno

assarmatori loda il governo

«Ben venga il censimento dei marittimi italiani»

LIVORNO. Assarmatori, l'organizzazione degli armatori di Confcommercio che hanno rotto con Confitarma, rilancia la battaglia in difesa dei **marittimi** italiani che ha visto protagonista Vincenzo Onorato, uno dei propri esponenti di punta. Lo fa con una dichiarazione di Stefano Messina, presidente dell'associazione di categoria, in cui si dà «pieno sostegno al governo e in particolare al viceministro Edoardo Rixi» per «il via al progetto di censimento dei **marittimi** italiani».

A giudizio di Messina, si tratta del «primo passo per favorire un intervento deciso sulla piaga della disoccupazione che affligge i **marittimi** italiani». Assarmatori sottolinea che il progetto prevede che «tutte le aziende armatoriali direttamente o indirettamente interessate forniscano il loro contributo in termini di dati storici e sulla situazione attuale dell'occupazione».

Nel censimento - si ribadisce - saranno coinvolte «le imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, le aziende estere che utilizzano la bandiera italiana sotto contratti di "bare boat charter", le aziende le cui navi battono bandiera italiana in virtù dell'iscrizione al Registro Internazionale, le imprese marittime impegnate nel cabotaggio nazionale ed europeo». A ciò si aggiunga la collaborazione delle organizzazioni sindacali per arrivare quanto prima «a una mappatura anche delle sacche di disoccupazione».

Il Tirreno

Livorno

I' inchiesta sul portol' inchiesta sul porto

Grimaldi: «Macché favoriti, noi siamo stati penalizzati»

La compagnia napoletana a Alis: tutto nasce da un esposto di Ltm (Onorato) dopo che abbiamo rotto il monopolio della concorrenza sulle rotte per la Sardegna

LIVORNO. L'inchiesta giudiziaria sul porto di Livorno va vista all'interno della logica di scontro che il gruppo Moby-Tirrenia (che fanno parte della galassia dell'armatore Onorato insieme a Toremar e Ltm) contro Grimaldi. E' quel che sostiene una nota difensiva del gruppo Grimaldi pubblicata sulle news di Alis, l'associazione guidata da Guido Grimaldi che conta oggi «più di 1.350 aziende associate, oltre 150mila unità di forza lavoro, un parco di oltre 105mila mezzi, più di 140mila collegamenti marittimi annuali, e più di 120 linee di "autostrade del mare"».

Dal quartier generale della compagnia napoletana - che ha al timone l'armatore Emanuele Grimaldi e, per lunghi anni, in Costantino Baldissara il punto di riferimento a Livorno - si ricorda che «il denunciante è la Ltm srl, società terminalista operante a Livorno e controllata al 51% appunto dal gruppo Onorato».

«Fino a qualche anno fa il gruppo Onorato - viene riferito - aveva raggiunto ed abusato di una posizione di monopolio sui collegamenti marittimi Continente-Sardegna (vedi la sanzione da parte dell'Antitrust di Moby e Cin la scorsa primavera per un importo di 29 milioni di euro)».

Un monopolio che, secondo quanto viene sottolineato nel notiziario Alis, era stato rotto proprio dall'ingresso nel mercato sardo del gruppo Grimaldi. Agli avversari di sempre, gli Onorato, viene rimproverato di cercare di ricreare il monopolio «attraverso l'impegno di banchine e aree demaniali esclusivamente gestite da lui nel porto di Livorno».

Insomma, la compagnia Grimaldi ribalta l'accusa: confermando la fiducia nell'operato della magistratura, si dice certa di essere in grado di dimostrare «non solo l'innocenza rispetto alle accuse» ma anche, al contrario, di esser vittima invece che beneficiaria di «discriminazioni anticoncorrenziali».

Le news dell'associazione di categoria rievocano il contesto di quanto accaduto sulle banchine livornesi: «Nel porto toscano operano da sempre, su spazi insufficienti per le esigenze di tutti, varie compagnie armatoriali: con una situazione di predominio di fatto di alcune società locali in affari prevalenti col gruppo Moby-Tirrenia di Vincenzo Onorato e di quest'ultimo stesso armatore».

Altro che simulazione di condizioni straordinarie di necessità per avere le concessioni temporanee, altro che agevolazioni illecite e favoritismi a Grimaldi, si legge: «per ovviare all'indisponibilità di concessioni permanenti di banchine d'attracco», la partecipata di Grimaldi (Sdt) - è questo il filo dell'argomentare - «ha dovuto accontentarsi di concessioni temporanee (rinnovate ogni tre mesi) per poter continuare a offrire servizi ai traffici di merci e passeggeri da e per la Sardegna».

Il testo pubblicato da Alis guidata da Grimaldi junior mette l'accento anche su un altro aspetto: in tutto il mondo - viene ribadito - il gruppo Grimaldi punta sempre a operare in situazioni contraddistinte dalla massima trasparenza e stabilità possibile: altro che contratti trimestrali.

«Operare a Livorno per il traffico Continente-Sardegna con banchine concesse per un periodo limitato di tempo è assolutamente contrario alle scelte strategiche del gruppo», sottolineano al quartier generale di Napoli.

«L'unica soluzione - si rileva - sarebbe stata sanare la precarietà e operare in una situazione stabile, che presuppone una concessione di banchine per periodi decisamente più lunghi». E a tal riguardo si ricorda che negli ultimi anni il gruppo napoletano «ha investito massicciamente in oltre 20 terminal portuali in Europa, nel Mediterraneo ed in Africa Occidentale». In particolare, per controbattere alle accuse si rimarca che proprio «a Livorno il gruppo ha acquistato terreni all'interno e all'esterno del porto per estendere le proprie attività, a sostegno dei traffici sia attuali che futuri». Tornando a ripetere poi che, «al contrario delle accuse», nella «attesa di poter sanare la precarietà dell'uso delle



banchine», la compagnia «strapagava le concessioni temporanee, con canoni di circa il 40% superiori a quelli di una concessione demaniale stabile». Una sottolineatura che ha a che fare con l' accusa di aver causato danni alle casse pubbliche.

L' ultima sottolineatura della nota difensiva di Grimaldi pubblicata da Alis riguarda l' accusa di istigazione ad abuso d' ufficio. «Senza la garanzia di banchine, qualsiasi operatore sarà costretto prima o poi ad abbandonare il porto cercando alternative più stabili». Dunque, - si tiene a ribadire - nell' avvisare l' Authority di questa eventualità, «non vi è stata alcuna istigazione da parte del gruppo Grimaldi».

--Mauro Zucchelli BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Verna: sono un uomo del fare

LIVORNO «Sono lieto di essere qui e di poter dare il mio contributo per lo sviluppo dei porti del Sistema»: sono dunque queste le parole con le quali il neo commissario dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ammiraglio Pietro Verna, si è presentato lunedì alla stampa, dopo una visita-lampo al porto di Piombino. 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.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The article title is 'Verna: "sono un uomo del fare"'. The author is 'Pietro Verna'. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - «Sono lieto di essere qui e di poter dare il mio contributo per lo sviluppo dei porti del Sistema»...'. There is a small photo of Pietro Verna. The page also features a navigation menu at the top, social media sharing buttons, and a sidebar with various advertisements and logos.

Il carnet delle buone intenzioni

LIVORNO Va bene, sappiamo tutti che la strada dell'inferno per prima è lastricata di buone intenzioni. Però bisogna ammettere che le buone intenzioni annunciate a noi della stampa dall'ammiraglio (Cp) Pietro Verna nel suo primo incontro ufficiale, sono state prive di esagerazioni, hanno evitato di entrare sui temi che ovviamente dovrà approfondire era arrivato da due giorni e hanno puntato molto sulla squadra. Omaggio forse pro Captatio Benevolentiae: ma si può anche leggere che chi non darà una mano e remerà contro ne risponderà. In un equipaggio così ha descritto il personale dell'AdSP il comandante, come recita la vecchia norma della marina è il capo assoluto dopo Dio. Però ogni monade dell'equipaggio è importante come il capo.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Il carnet delle buone intenzioni' dated 13 Marzo 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation bar with links like 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'I QUADERNI', and 'SFOGLIABILE'. There are also social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and YouTube. A sidebar on the right contains various advertisements and logos, including 'FEDESPEED', 'LE NAVI', 'NAPLES 15-16', 'CONSO LOGI', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'Tore', 'ON FON ILLUMI TORCA', and 'C.A.R.A.'. The article text in the screenshot reads: 'LIVORNO - Va bene, sappiamo tutti che la strada dell'inferno per prima è lastricata di buone intenzioni. Però bisogna ammettere che le buone intenzioni annunciate a noi della stampa dall'ammiraglio (Cp) Pietro Verna nel suo primo incontro ufficiale, sono state prive di esagerazioni, hanno evitato di entrare sui temi che ovviamente dovrà approfondire - era arrivato da due giorni - e hanno puntato molto sulla squadra. Omaggio forse pro "Captatio Benevolentiae": ma si può anche leggere che chi non darà una mano e remerà contro ne risponderà. In un equipaggio - così ha descritto il personale dell'AdSP - il comandante, come recita la vecchia norma della marina "è il capo assoluto dopo Dio". Però ogni monade dell'equipaggio è importante come il capo.'

Le prime nomine del commissario

Comitato di gestione e l'incarico al facente funzione di segretario

DAL COMITATO di gestione, convocato per questa mattina alle 9 dal commissario dell' **AdSP** ammiraglio Pietro Verna, uscirà la sua prima decisione: la nomina di un facente funzione di segretario generale, al posto del sospeso Massimo Provinciali. E' molto probabile che il commissario abbia scelto qualcuno della struttura interna tra coloro che gli sono stati più vicini in questi primi giorni di lavoro. Tiriamo a indovinare? L'abbiamo sempre visto affiancato dal dottor Gabriele Gargiulo, di cui avrà certo apprezzato il silenzioso buonsenso. Ma è solo una nostra ipotesi.

Così come la carica del commissario, anche quella del segretario generale facente funzione sarà ovviamente sub iudice fino al pronunciamento del Tribunale del Riesame di Firenze. In ogni caso è necessaria perché la riforma Delrio l'ha resa indispensabile per il funzionamento della macchina. Tanto più che a differenza della prima versione dell' Authority il comandante del porto non è più vicepresidente del comitato ma solo un suo membro, per di più con le limitazioni alle sue strette competenze.

Un vulnus a una carica operativa importante che non è stata ben accettata dallo stesso Corpo delle Capitanerie.

OGGI intanto ci sarà un primo importante summit del porto ma non solo per il porto. E' l'annunciato vertice in Fortezza Vecchia sull'utilizzo del GNL per la propulsione navale e anche terrestre, dalle 14 in poi. Supportato dall' **AdSP**, dalle regioni Toscana e Sardegna, dai ministeri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e trasporti, ha come elementi promotori la OLT Offshore LNG Toscana e Assocostieri. Saranno parecchi anche gli osservatori stranieri che assisteranno al dibattito perché il punto dell'utilizzazione del GNL e della necessità di provvedere a impianti portuali di rifornimento è di grande attualità su tutto il Mediterraneo.

Per il porto di Livorno, il cui rigassificatore offshore della OLT è stato tra i primi in Europa a entrare in funzione, è in atto anche il progetto del gruppo Neri di una stazione di rifornimento del GNL terrestre, ubicata nell'area dell'attuale darsena petroli. Una stazione che dovrebbe rifornire sia le navi, sia le eventuali bettoline di redistribuzione nei porti minori, sia i mezzi terrestri - Tir in particolare - che sempre più numerosi stanno entrando in attività. E' ormai noto che anche sul piano navale le principali compagnie delle crociere stanno ricevendo navi con alimentazione bi-fuel, dove il GNL ha una parte sempre più importante.

E per le quali, richiedendo il carburante gassoso serbatoi che portano via molto spazio, la possibilità di rifornimenti frequenti è fondamentale.

A.F.



Primo incontro istituzionale per il commissario Verna

Ricevuto il presidente dell'Autorità portuale di Alessandropoli

Massimo Belli

LIVORNO I vertici della Port Authority di Alexandroupolis hanno incontrato quest'oggi a Palazzo Rosciano il commissario straordinario dell'AdSp, Pietro Verna. L'incontro 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, e si inquadra in una serie di iniziative che l'Autorità di Sistema sta sviluppando in campo internazionale per ampliare i propri mercati di riferimento. Alessandropoli è il porto più a oriente della Grecia ed è una testa di ponte per i mercati del Medio Oriente, essendo a poche decine di chilometri dai confini della Turchia. Specializzato sia nel traffico container che in quello delle Autostrade del mare, il porto greco sull'Egeo 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. A seguito della riunione a Palazzo Rosciano, cui ha per altro preso parte successivamente l'ammiraglio Tarzia, il numero uno della Port Authority ellenica ha visitato prima il porto di Livorno e poi l'Olt Offshore Lng Toscana.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza dei Egizi, 21, 57123 - Livorno (LI)
Tel. +39 0586 410101 - Fax +39 0586 410102

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Primo incontro istituzionale per il commissario Verna

Ricevuto il presidente dell'Autorità portuale di Alessandropoli

13 marzo 2019
di Massimo Belli

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome
Indirizzo email
Registra!

ULTIME POPOLARI VIDEO

- PORTI E NAVIGAZIONE: In Italia la crocieristica ingrena la marcia
- SHIPPING: Una nuova nave per la Holland America line
- LOGISTICA E PORTI: Linea ferroviaria Faentina e Mugello: nuove corse
- NAVIGAZIONE: Al via iscrizioni al 59° Salone Nautico
- SHIPPING: Consenso dei marittimi italiani: parte il progetto

ARGOMENTI CORRELATI: ALESSANDROUPOLIS ELENA KONSTANTOS PALAZZO ROSCIANO PIETRO VERNA

Pelikan, la barca che pulisce il mare Da Ancona parte per la Thailandia

Cpn e Garbage hanno vinto la gara. L'imbarcazione è un aspirapolvere che raccoglie i rifiuti

IL LAVORO ANCONA La ricchezza del porto è anche questo: produrre meraviglie ecologiche. Ancona torna sul tetto del mondo grazie a un' invenzione nata dalla collaborazione tra due eccellenze dello scalo dorico: la Cpn di Cristiana e Massimo Belardinelli e la Garbage Service di Paolo Baldoni. Sommi la capacità produttiva dell'una e le competenze gestionali dell'altra ed ecco il risultato: Pelikan, barca da lavoro specializzata nei servizi ecologici portuali che sta per approdare nel Golfo del Siam grazie all'aggiudicazione dell'appalto del governo thailandese. La concorrenza americana, giapponese e cinese è stata bruciata dal tandem anconetano. Questo gioiellino tecnologico a impatto zero a giugno solcherà le acque di Bangkok e dintorni.

La consegna di due prototipi (ma ne sono stati opzionati altri 8) sarà preceduta da una fase di training per i tecnici thailandesi in un porto dorico in continua espansione e che ora potrebbe specializzarsi nella cantieristica ecologica grazie alla joint venture fra Cpn e Garbage con l'idea di produrre imbarcazioni su misura e gestire all'estero, in loco, il servizio di pulizia degli specchi d'acqua chiusi. Come avverrà, molto probabilmente, in Qatar ai prossimi Mondiali di calcio del 2022.

E qui - curiosità - c'è lo zampino di Roberto Mancini, ct della Nazionale: in occasione di un'amichevole fra l'Inter e il Psg nel 2015 il tecnico jesino, amico di Baldoni, consegnò una brochure su Pelikan a un emiro arabo. Da qui la trattativa, ormai a buon punto, per gestire il servizio di pulizia in mare durante i Mondiali con una decina di mezzi più grandi e dalle finiture lussuose. «Il nostro piano industriale prevede la creazione di una linea di barche specializzate nel settore dei servizi ecologici portuali, un campo in grande espansione» commenta Paolo Baldoni, amministratore di Garbage, azienda con 15 dipendenti fondata dalle famiglie Baldoni e Molinelli nel 1958. «Sogniamo un porto di Ancona all'avanguardia e quello che sarebbe il primo cantiere al mondo per la gestione dell'antiquamento».

Pelikan, presente anche nei porti di Genova e Ravenna, è un aspirapolvere marino pensato per raccogliere i rifiuti solidi, semi sommersi e oleosi presenti sulle superfici d'acqua chiuse: manovrato da due uomini, è eco-friendly, costruito in alluminio riciclato (l'equivalente di 220mila lattine) e alimentato da pannelli fotovoltaici e lubrificanti green. Un'evoluzione elettrica di Pelikan è allo studio della Cpn di Massimo Belardinelli e della figlia Cristiana, cantiere navale nato nel 1999 e in continua espansione, con 50 giovani tecnici, una scuola di formazione che in questi giorni segue un gruppo di studenti del Nautico di Spalato e proficue collaborazioni nazionali e internazionali, in particolare col Cantiere delle Marche, il Gruppo Ferretti e il cantiere Palumbo. «Aver vinto l'appalto in Thailandia è stata una grande soddisfazione - ammette Massimo Belardinelli -, un premio alla nostra azienda che ha prodotto diverse barche ecologiche e ha da poco inaugurato un nuovo capannone per realizzare yacht fino a 50 metri». In costruzione c'è un 37 metri commissionato da un imprenditore ed ex politico tra i più noti della regione. La prossima sfida? Le alghe tossiche dei Sargassi. Stanno soffocando mare, spiagge e turismo ai Caraibi a causa del riscaldamento globale. A Miami Beach e alle Barbados è emergenza, ma niente paura: sta per arrivare Pelikan.

Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marsilio: Trasferire Pescara e Ortona all'AdSp del mar Tirreno centro-settentrionale

Per il neopresidente dell'Abruzzo obiettivo è creare una governance unica per il corridoio europeo Tirreno-Adriatico

Giulia Sarti

L'AQUILA. A circa un mese dal suo insediamento, dopo le elezioni regionali, il presidente della Regione Abruzzo Marco Marsilio, ha presieduto la prima seduta del Consiglio regionale. Il suo discorso programmatico ha toccato diversi punti, dal turismo, alla ricostruzione dell'Aquila, dallo sviluppo della regione, all'ambiente, definendo difficile la condizione che sta vivendo l'Abruzzo. Di particolare rilevanza nella delineazione delle linee programmatiche del suo mandato, incentrato, ha detto, sulla partecipazione e il dialogo, la fondamentale partita sulle infrastrutture materiali ed immateriali, che, ha detto, deve da subito affrontare la questione irrisolta di dotare l'Abruzzo, posto per scelta erronea del precedente Governo nazionale sotto l'Autorità portuale di Ancona, di un vero e competitivo Sistema portuale. La Regione -ha spiegato- si attiverà immediatamente per chiedere al Governo centrale il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale a quella del mar Tirreno centro-settentrionale, ovvero da Ancona a Civitavecchia. L'obiettivo è di creare una governance unica per il corridoio europeo Tirreno-Adriatico tra la penisola Iberica e i Balcani. È necessario, inoltre, avviare il procedimento di revisione dei corridoi così come disciplinato dal Regolamento comunitario n.1315/2013, completando l'iter per ottenere l'estensione nord-sud del corridoio Scandinavo-Mediterraneo al tratto Ancona-Pescara-Bari, del corridoio Baltico all'intera costa adriatica. Un'ipotesi da perseguire fermamente per poter puntare su questa opzione di sviluppo, nella prospettiva di una reale crescita sia del sistema portuale Pescara-Ortona-Vasto, crescita che incentiveremo garantendo un continuo dragaggio dei fondali, ma anche attraverso l'intermodalità abruzzese. Una ipotesi tra l'altro necessaria, come osservato dalle organizzazioni dei produttori, per la piena valorizzazione delle Zone economiche speciali (Zes), la cui funzionalità è strettamente legata al disegno di mobilità a monte, oltre che alla creazione di un regolamento di attuazione in termini di gestione delle aree di adeguamento delle stesse (reti, impianti, logistica). Le Zes -ha proseguito Marsilio- possono operare efficacemente se sarà attuata una reale semplificazione amministrativa delle procedure autorizzatorie, nonché un adeguato sistema di defiscalizzazione. Collegare i sistemi produttivi abruzzesi e laziali, attraverso un corridoio trasversale di scambio, che utilizzi il sistema portuale regionale, valorizza inoltre il sistema interporti, posti in posizione baricentrica naturale nell'ipotesi di integrazione tra i sistemi portuali abruzzese e laziale. L'importanza delle infrastrutture è da ricollegare per il presidente anche all'aspetto turistico, nonché a una politica di trasporto intermodale che necessita di misure specifiche per il graduale spostamento da gomma a ferro e per il non più procrastinabile miglioramento della linea ferroviaria Pescara-Sulmona-Avezzano-Roma, dove ad Avezzano, l'hub conetterà l'interporto e le attività legate alle merci, mentre quello di Sulmona, consentirà la connessione con la realtà industriale peligna, attualmente in crisi ed il collegamento secondario con la tratta, che Rfi intende elettrificare, Sulmona-L'Aquila-Rieti-Orte.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI', 'SHIPPING', 'LOGISTICA', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Marsilio: “Trasferire Pescara e Ortona all’AdSp del mar Tirreno centro-settentrionale”'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Per il neopresidente dell'Abruzzo obiettivo è creare una governance unica per il corridoio europeo Tirreno-Adriatico'. The article is attributed to Giulia Sarti and dated 13 March 2019. A large image shows a meeting in progress. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the sign-up form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' videos, with thumbnails for various news items.

Sabbia e voragini, a rischio la passeggiata di Fiumicino

Il molo sud sprofonda nel degrado Lungo la banchina buche e sporczia La fossa Traianea è frequentata da molti turisti: «Mai trovata in queste condizioni»

LA DENUNCIA È allarme per la pericolosità del molo sud alla foce del porto-canale di Fiumicino. Il degrado e l'abbandono in cui versa il braccio sinistro della Fossa Traianea viene denunciato dai residenti, che abitualmente lo frequentano, e dai pescatori sportivi che trascorrono ore a osservare la loro canna con la speranza che abocchi qualche grosso pesce.

Uno dei punti di notevole richiamo turistico, di una cittadina a chiara vocazione balneare, è abbandonato e preoccupa la trascuratezza del luogo molto gettonato dai romani per assistere a uno stupendo tramonto sul mare.

PUNTO DI OSSERVAZIONE C'è anche chi lo sceglie per osservare da vicino il pittoresco rientro della locale flotta peschereccia che ormeggia lungo la banchina nord per scaricare il pescato di giornata diretto nella vicina asta. Il degrado, legato alla presenza di cumuli di sabbia, lo incontra già nei piazzali Pozzoli e Molinari e è più evidente su via Molo di Levante. La rena rimossa dalla spiaggia viene spalmata dal vento sull'asfalto e in alcuni punti i cumuli hanno raggiunto dimensioni elevate su cui cresce anche la macchia mediterranea. Situazione analoga sui marciapiedi dei piazzali che continuano a essere ignorati dall'**Autorità portuale** cui spetta il compito di tenere pulito. I primi disagi per chi si avventura sul molo sud sono subito evidenti con la presenza di fatiscenti panchine aggredite dagli agenti atmosferici marini. Nell'osservare il defluire le acque del fiume, su cui scivolano dolcemente le imbarcazioni, c'è da fare molte attenzioni a dove si mettono i piedi che rischiano di finire nelle pericolose buche provocate dall'assenza dei sampietrini.

Prima di arrivare allo scivolo, dove un tempo la nave veloce diretta in Sardegna poggiava il ponte per la discesa di automobili e passeggeri, spuntano i primi grossi rischi di sprofondare in pericolose voragini, alcune delle quali sono state chiuse in modo rudimentale con sabbia e sacchetti pieni di rifiuti.

LE PROTESTE Nel tratto vicino al primo fanale, che segnala l'imboccatura dell'approdo, sono presenti una raffica di buche attorno alle quali c'è stato un timido tentativo di segnalare la loro pericolosità con della rete di plastica arancione ora finita a terra. Attorno seminati dei new jersey, sormontati da rete metallica arrugginita, che le violente onde hanno spostato dal ciglio della scogliera al centro della stradina che corre parallela al molo.

«Uno spettacolo indegno per un paese civile precisa anche a nome di altri residenti, Augusto Rea, che ha approfittato della bella giornata per passeggiare lungo il porto-canale la pericolosità di questo tratto di molo è sotto gli occhi di tutti e neppure trova giustificazioni il fatto che all'ingresso abbiano messo un cartello con il divieto d'accesso.

La classica passeggiata lungo il molo è nel Dna di chi è nato a Fiumicino. Mai trovata in queste condizioni. Serve maggiore attenzione e sensibilità nei confronti di questi straordinari scorci della nostra città che molte località ci invidiano. Non è giustificato transennare una buca e poi lasciarla così per anni. L'**Autorità portuale** deve intervenire immediatamente e eliminare il degrado». Preoccupa anche il cedimento dei tetrapodi della scogliera esterna adagiata a protezione dell'ultimo tratto del molo, parallela ai respingenti dell'ex ormeggio della nave della Tirrenia, che conferma il preoccupante ritorno del fenomeno erosivo marino proprio a ridosso dello sbocco del porto-canale.

Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



A Napoli sit in lavoratori porti del Sud

(ANSA) - NAPOLI, 13 MAR - E' in corso a Napoli un sit in sotto la sede dell' **Autorità portuale**, al varco Pisacane, da parte dei lavoratori di diversi porti del Mezzogiorno, nell' ambito dello sciopero programmato dei dipendenti degli scali italiani "contro le grandi compagnie di navigazione che hanno deciso di fare in proprio la manutenzione e mettendo in discussione l' occupazione", come spiega il segretario generale della Uil Campania, Giovanni Sgambati. "Questa decisione - aggiunge Sgambati - riduce ulteriormente una presenza che già negli anni è stata ridotta considerevolmente".



Napoli, i portuali scendono in piazza per dire "No all' autoproduzione"

A Napoli la prima manifestazione unitaria dei portuali - Sono arrivati nello scalo partenopeo i rappresentanti di molte compagnie portuali nazionali per dire NO al regime di autoproduzione a bordo delle navi. Nel porto di Genova la compagnia Paride Batini ha indetto una giornata di sciopero il prossimo 15 marzo. di Giovanni Grande NAPOLI - "Una manifestazione a difesa del lavoro e di regole giuste". Luca Grilli, presidente di Ancip, l'associazione che riunisce le compagnie portuali italiane, sintetizza così le motivazioni che hanno portato delegazioni da tutti gli scali della penisola a riunirsi nel porto di Napoli, nell'ambito della vertenza che sul tema dell'autoproduzione vede contrapposte GNV e Culp partenopea. "Per noi si tratta di una prova di forza. La risposta alla tentazione che emerge da più parti a contare semplicemente le persone anziché pesare il loro valore". Dopo il tentativo effettuato nel porto di Trapani l'Ancip ribadisce così la contrarietà a qualsiasi ipotesi di introduzione del regime di autoproduzione a bordo delle navi. "L'autoproduzione è una modalità operativa che non può prescindere dalle regole rigide cui è sottoposta dalla normativa vigente e che, non sempre rispettata alla lettera, è interpretata a seconda delle esigenze dei singoli scali. Una situazione che produce deficit in termini di formazione, sicurezza e rispetto dei contratti". È da questo no che prende le mosse la prima manifestazione unitaria dei portuali da almeno un quarto di secolo a questa parte. Una mobilitazione che trova giustificazione nei cambiamenti dell'assetto del mondo dei trasporti marittimi, sempre più monopolizzati dallo strapotere degli armatori. "E' una battaglia fondamentale per preservare la dignità del lavoro e per non compromettere quegli equilibri che hanno garantito negli ultimi venti anni la pace sociale sulle banchine," ribadisce il presidente dei portuali di Civitavecchia, Enrico Luciani. "Ciclicamente gli armatori cercano di prendere il controllo di questa parte del ciclo della logistica, dimenticando che le attività di rizzaggio e derizzaggio, così come fissate dalla legge 84/94, rappresentano per le compagnie portuali un importante cespite di attività giornaliera". Sotto accusa soprattutto la tendenza alle integrazioni verticali che stanno caratterizzando le banchine italiane. "I porti sono pezzi dello stato e la mancanza di una netta distinzione tra terminalisti e armatori fanno venire meno i presupposti delle norme che regolano un settore così delicato per l'economia italiana". Nell'occhio del ciclone il porto di Napoli ma anche quello di Genova dove la compagnia Paride Batini ha indetto una giornata di sciopero il prossimo 15 marzo e ha presidiato, contemporaneamente all'appuntamento napoletano, la sede di GNV. "La pressione esercitata dalla compagnia - spiega il responsabile sindacale Culmv, Luigi Cianci - mira, con le richieste di sconti fino a un terzo dell'attuale tariffa, a neutralizzare qualsiasi margine di manovra per il lavoro portuale. Oggi è un momento di riflessione importante per far capire a chi governa i nostri porti che la concorrenza spietata tra gli armatori sul costo finale del servizio si sta scaricando sul mondo del lavoro, travolgendo il ruolo pubblico come presidio di controllo e tutela dei diritti dei lavoratori. Un ricatto cui non abbiamo intenzione di piegarci e contro il quale chiediamo l'apertura di una seria trattativa a difesa di un mercato realmente regolamentato".

Port > Napoli, i portuali scendono in piazza per dire "No all' autoproduzione" - Prima manifestazione unitaria

Corriere Marittimo

HOME PAGE NEWS MEDIA ARCHIVI

Port > Napoli, i portuali scendono in piazza per dire "No all' autoproduzione" - Prima manifestazione unitaria

ROM CGIA LAZIO

LE MA... PORTUALI... SARA BUNA PER UN... MARITIME E... PORTUALI E...

13 MAR 2019

NAPOLI, I PORTUALI SCENDONO IN PIAZZA PER DIRE "NO ALL'AUTOPRODUZIONE" - PRIMA MANIFESTAZIONE UNITARIA

Napoli, i portuali scendono in piazza per dire "No all' autoproduzione" - Prima manifestazione unitaria
© 13 Mar 2019

A Napoli la prima manifestazione unitaria dei portuali - Sono arrivati nello scalo partenopeo i rappresentanti di molte compagnie portuali nazionali per dire NO al regime di autoproduzione a bordo delle navi. Nel porto di Genova la compagnia Paride Batini ha indetto una giornata di sciopero il prossimo 15 marzo.

di Giovanni Grande

NAPOLI - "Una manifestazione a difesa del lavoro e di regole giuste". Luca Grilli, presidente di Ancip, l'associazione che riunisce le compagnie portuali italiane, sintetizza così le motivazioni che hanno portato delegazioni da tutti gli scali della penisola a riunirsi nel porto di Napoli, nell'ambito della vertenza che sul tema dell'autoproduzione vede contrapposte GNV e Culp partenopea. "Per noi si tratta di una prova di forza. La risposta alla tentazione che emerge da più parti a contare semplicemente le persone anziché pesare il loro valore".

Dopo il tentativo effettuato nel porto di Trapani l'Ancip ribadisce così la contrarietà a qualsiasi ipotesi di introduzione del regime di autoproduzione a bordo delle navi. "L'autoproduzione è una modalità operativa che non può prescindere dalle regole rigide cui è sottoposta dalla normativa vigente e che, non sempre rispettata alla lettera, è interpretata a seconda delle esigenze dei singoli scali. Una situazione che produce deficit in termini di formazione, sicurezza e rispetto dei contratti".

Video

Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Toremare

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
Telefono - 0586 248111
Fax 0586 248200

CTN
CORRIERE MARITTIMO - NAVIGAZIONE
www.ancip.it

Porto, sit in di protesta dei lavoratori.

E' in corso a Napoli un sit in sotto la sede dell'**Autorità portuale**, al varco Pisacane, da parte dei lavoratori di diversi porti del Mezzogiorno, nell'ambito dello sciopero programmato dei dipendenti degli scali italiani contro le grandi compagnie di navigazione che hanno deciso di fare in proprio la manutenzione e mettendo in discussione l'occupazione, come spiega il segretario generale della Uil Campania, Giovanni Sgambati. Questa decisione aggiunge Sgambati riduce ulteriormente una presenza che già negli anni è stata ridotta considerevolmente. (ANSA)

The screenshot shows a news article from Gazzetta di Napoli. The main headline is "Porto, sit in di protesta dei lavoratori." Below the headline is a photograph of a group of people at a protest, holding various flags and banners. To the right of the article is a sidebar advertisement for "Cartolibreria Pegasus". The ad features a colorful display of stationery items like pens, pencils, and notebooks. Text in the ad includes "Tutto quello che pensi debba avere una cartolibreria!", "www.cartolibreriahop.it", "REGISTRATI ORA sconto 10% per i nuovi clienti", and "PUBBLICITÀ LEGALE". At the bottom of the ad, there is a small disclaimer: "Vant. per conto di R&I Pubblicità S.p.A. ed in qualità di suo consulente esclusivo per l'attività in oggetto, rende noto che intende acquisire manifestazioni di interesse finalizzate all'acquisto o locazione di 4 porzioni immobiliari, il posto n. 2 1 locale situate all'indirizzo Grato n. 39/23 Napoli (NA) - Lotti RLA/RLB/RLC/RLD/RLS/RLT/RLU/RLV/RLW/RLX/RLY/RLZ/RLA/RLB/RLC/RLD/RLS/RLT/RLU/RLV/RLW/RLX/RLY/RLZ".

Il Dubbio

Napoli

Cdp: con partecipate firma Protocollo per Sviluppo Napoli

Roma, 13 mar. (AdnKronos) - Un' azione organica integrata per lo sviluppo della città e dell' area metropolitana di Napoli. E' l' obiettivo del Protocollo firmato dal gruppo Cassa depositi e prestiti e dalle sue società partecipate, Fincantieri, Italgas, Snam e Terna con il Comune di Napoli []

Roma, 13 mar. (AdnKronos) - Un' azione organica integrata per lo sviluppo della città e dell' area metropolitana di Napoli. E' l' obiettivo del Protocollo firmato dal gruppo Cassa depositi e prestiti e dalle sue società partecipate, Fincantieri, Italgas, Snam e Terna con il Comune di Napoli e con l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale (**Adsp**). Con la firma di oggi, le società del gruppo s' impegnano ad affiancare le Istituzioni e il tessuto produttivo attraverso le attività di supporto finanziario al Comune; supporto alle infrastrutture e al loro sviluppo; sviluppo immobiliare; supporto alle imprese. In particolare, quanto al supporto finanziario al Comune, Cdp si impegna a valutare l' eventuale richiesta di rinegoziazione dei prestiti concessi in favore del Comune di Napoli, al fine di liberare velocemente risorse finanziarie da destinare all' estinzione anticipata di contratti derivati e alla realizzazione di investimenti a supporto del territorio. Sul fronte delle infrastrutture, Cdp e le società partecipate aderenti al Protocollo valutano di mettere a disposizione di Comune e **Adsp** i mezzi e le competenze necessarie per favorire lo sviluppo delle infrastrutture, fra cui know-how tecnico e capacità di progettazione di interventi infrastrutturali; finanziamenti a favore di soggetti privati per la realizzazione di operazioni di interesse pubblico; servizi di assistenza e consulenza nell' attuazione degli interventi infrastrutturali.

The screenshot shows the IL DUBBIO website interface. At the top, there's a navigation bar with 'IL DUBBIO' logo, a search icon, and 'ABBONAMENTI' and 'Area riservata' links. Below the navigation bar, the main header features the 'IL DUBBIO' logo and a date '13 marzo 2019'. A secondary navigation bar lists categories: POLITICA, CRONACA, ESTERI, CULTURA, GIUSTIZIA, RUBRICHE, SPETTACOLI, and IL DUBBIO TV. The main content area displays the article 'Cdp: con partecipate firma Protocollo per Sviluppo Napoli' under the 'CRONACA' section, dated '13 mar 2019 14:11:07'. The article text is partially visible, matching the text on the left. To the right of the article, there are social media sharing options (Facebook, Twitter, LinkedIn, etc.), a 'Share' button, and a 'Come abbonarsi!' button. Below the article, there are 'I più letti' and 'I più discussi' sections with various news snippets.

Il Roma

Napoli

Antico approdo sul Lungomare, tutto fermo ancora

NAPOLI. Dopo l'emergenza vento e mareggiate, si fa la conta dei danni in città e a pagarne le conseguenze più gravi sono sicuramente i siti storici, come l'antico arco di basalto, situato sul lungomare di via Partenope a poche decine di metri da piazza Vittoria, che da tempo ormai è a rischio crollo. La base dell'arco, che poggia in mare, è stata infatti spostata dalle onde delle mareggiate nell'autunno 2018. E nonostante le continue sollecitazioni dei residenti, nulla è stato fatto.

L'arco, che pesa varie tonnellate, poggia ora soltanto su di una superficie di pochi decimetri quadrati e rischia quindi di crollare.

Si tratta dell'ultima testimonianza di un approdo ottocentesco ormai scomparso, ed il museo del mare da oltre quattro mesi cerca di sensibilizzare le istituzioni locali per ottenere un intervento urgente di messa in sicurezza dell'antica struttura.

Il Museo del Mare di Napoli e Italia Nostra hanno da tempo informato il Comune di Napoli, la Soprintendenza e l'**Autorità portuale** chiedendo un intervento urgente ma dopo numerose e costanti sollecitazioni, è tutto stato soltanto transennato, anzi il forte vento e le mareggiate di questi giorni hanno portato via anche le ultime transenne.

The image shows a newspaper page with several articles. The main headline is "Rubata l'antica insegna della pizzeria Port'Alba". Other articles include "Mattarella premia Anna, 'Affera della Repubblica'", "Domani Salvini al Comitato per l'Ordine e la Sicurezza", "Professionisti e imprenditori per la sburocratizzazione", and "La Regione avvia i corsi di formazione per medici del 118". There are also small photos and sub-headlines related to these topics.

Cdp: con partecipate firma Protocollo per Sviluppo Napoli

Roma, 13 mar. (AdnKronos) - Un' azione organica integrata per lo sviluppo della città e dell' area metropolitana di Napoli. E' l' obiettivo del Protocollo firmato dal gruppo Cassa depositi e prestiti e dalle sue società partecipate, Fincantieri, Italgas, Snam e Terna con il Comune di Napoli e con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale (**Adsp**). Con la firma di oggi, le società del gruppo s' impegnano ad affiancare le Istituzioni e il tessuto produttivo attraverso le attività di supporto finanziario al Comune; supporto alle infrastrutture e al loro sviluppo; sviluppo immobiliare; supporto alle imprese. In particolare, quanto al supporto finanziario al Comune, Cdp si impegna a valutare l' eventuale richiesta di rinegoziazione dei prestiti concessi in favore del Comune di Napoli, al fine di liberare velocemente risorse finanziarie da destinare all' estinzione anticipata di contratti derivati e alla realizzazione di investimenti a supporto del territorio. Sul fronte delle infrastrutture, Cdp e le società partecipate aderenti al Protocollo valutano di mettere a disposizione di Comune e **Adsp** i mezzi e le competenze necessarie per favorire lo sviluppo delle infrastrutture, fra cui know-how tecnico e capacità di progettazione di interventi infrastrutturali; finanziamenti a favore di soggetti privati per la realizzazione di operazioni di interesse pubblico; servizi di assistenza e consulenza nell' attuazione degli interventi infrastrutturali. Più Visti Rai: piano industriale verso una direzione in più, Lega vuole 'approfondimento' (2) Milano: favoreggiamento immigrazione clandestina, polfer arresta ricercato Migranti: Caritas Ambrosiana lancia fondo per esclusi da dl sicurezza.

The screenshot shows the top of the website 'ilfoglio.it' with the title 'Cdp: con partecipate firma Protocollo per Sviluppo Napoli'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the screenshot, there is a 'PIÙ VISTI' (Most Viewed) sidebar with three items: 'Rai, piano industriale verso una direzione in più', 'Rai: piano industriale verso direzione in più, Lega vuole "approfondimento" (2)', and 'Milano: favoreggiamento immigrazione clandestina, polfer arresta ricercato'. Below that, another item is partially visible: 'Migranti: Caritas Ambrosiana lancia fondo per esclusi da dl sicurezza'.

Porti: sindacati, dopo protesta Napoli valutiamo altre iniziative

Roma, 14 mar. (AdnKronos) - "La grandissima partecipazione alla manifestazione di questa mattina al porto di Napoli, con delegazioni anche di molti porti del Paese, definisce l' esatta dimensione di quanto sia attuale e sentito il tema delle regole nei porti, mentre i vertici del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Direzione Generale continuano a non fornire risposte ed impegno". Lo affermano i segretari nazionali di Filt Cgil, Natale Colombo, Fit Cisl, Maurizio Diamante e Uiltrasporti, Marco Odone sullo sciopero indetto contro le ipotesi di autoproduzione da parte delle compagnie di navigazione al porto di Napoli. "Ulteriori iniziative - affermano i tre dirigenti nazionali - potrebbero diventare sempre più necessarie ed indispensabili, considerando i tanti e continui disagi che vivono i lavoratori dei porti e la necessità di salvaguardare i loro diritti e le loro tutele, attraverso l' affermazione di un quadro di regole per il quale ci battiamo da anni ma che si sgretola per le tante forzature delle **Autorità di Sistema Portuale**, lasciate agire indisturbate dal Mit". 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 arresta ricercato Meteo: in Lombardia weekend di sole, da lunedì nuovo calo temperature.

The screenshot shows the top of the article on the website 'ilfoglio.it'. At the top, there are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube, followed by navigation links for 'adnkronos', 'ilfoglio.it', 'Accedi', 'Payment', 'conosci i foglianti', 'Newsletter', and 'FAQ'. Below this is a header with 'IL FOGLIO' in large blue letters and a search bar. A secondary navigation bar includes 'IL FOGLIO DI OGGI', 'FOGLIO SPORTIVO', and 'FOGLIO WEEKEND', along with a hashtag '# BOEING | BREXIT | TAV | ZINGARETTI' and a search icon. The main content area starts with the word 'ECONOMIA' in small letters, followed by the article title 'Porti: sindacati, dopo protesta Napoli valutiamo altre iniziative' and the date '13 Marzo 2019 alle 20:00'. The article text begins with 'Roma, 14 mar. (AdnKronos) - "La grandissima partecipazione alla manifestazione di questa mattina al porto di Napoli...'. On the right side, there is a 'PIÙ VISTI' section with three items: 'Rai: piano industriale verso una direzione in più', 'Rai: piano industriale verso direzione in più, Lega vuole "approfondimento" (2)', and 'Milano: favoreggiamento immigrazione clandestina, polfer arresta ricercato'. Below that is another item: 'Meteo: in Lombardia weekend di sole, da lunedì nuovo calo temperature'.

Lavoratori dei porti del Mezzogiorno, sit-in a Napoli contro le grandi compagnie di navigazione

A Napoli sit in sotto la sede dell' **Autorità portuale**, al varco Pisacane, da parte dei lavoratori di diversi porti del Mezzogiorno, nell' ambito dello sciopero programmato dei dipendenti degli scali italiani «contro le grandi compagnie di navigazione che hanno deciso di fare in proprio la manutenzione e mettendo in discussione l' occupazione», come spiega il segretario generale della Uil Campania, Giovanni Sgambati. «Questa decisione - aggiunge Sgambati - riduce ulteriormente una presenza che già negli anni è stata ridotta considerevolmente».



Firmato un protocollo di intesa

Cassa depositi prestiti patto col Comune e l' Autorità portuale

Un piano di sviluppo per Napoli e l' area metropolitana. Cassa Depositi e Prestiti annuncia l' apertura di una sede a Napoli, sigla un protocollo d' intesa con il Comune e l' Autorità portuale e investe in 4 asset strategici: sostegno finanziario al Comune, supporto alle infrastrutture, alle imprese e allo sviluppo immobiliare. Un' intesa tutta da concretizzare sul territorio che comincia con una ipotesi salvataggio del Comune. Cdp valuta la richiesta di prestito di 200 milioni, avanzata da Palazzo San Giacomo per rientrare dai debiti del Cr8. Praticamente la salvezza del Comune se l' ok al prestito arrivasse in tempi brevi. « L' anticipazione - spiega Fabrizio Palermo, amministratore delegato gruppo Cdp - riguarda un programma aperto a tutti gli enti locali e il Comune di Napoli ha aderito. Adesso stiamo processando le pratiche e a breve arriveranno le risposte ma siamo fiduciosi».

Con il protocollo si darà supporto per la riqualificazione di alcune strutture sia presenti in città che all' interno del porto, come l' ex Manifattura tabacchi, l' ex Albergo dei poveri ed il complesso del Parco delle terme di Agnano.

All' interno del porto la struttura da riqualificare è quella degli ex Magazzini del mare che sarà sede del museo del mare e di un polo universitario. Cdp annuncia anche un supporto alle piccole e medie imprese del territorio. « È un atto pieno di concretezza - assicura il sindaco Luigi de Magistris - che dà contezza di quanto oggi Napoli sia orientata in una prospettiva di sviluppo, di un rapporto corretto tra pubblico e privato, di valorizzazione del territorio, contrasto ai cambiamenti climatici, rigenerazione urbana, interventi sulle periferie e valorizzazione del patrimonio immobiliare ». L' ex Manifattura Tabacchi in via Galileo Ferraris è uno dei progetti che Cdp si impegna a sviluppare. Un investimento iniziale di circa 60 milioni di euro che riqualificherà parte della zona orientale della città, includendo una caserma dei carabinieri e una Academy per formare figure professionali. Il protocollo è stato siglato da gruppo Cdp e le sue partecipate (Fincantieri, Italgas, Snam e Terna) ma l' interesse dichiarato è ovviamente Bagnoli («è un argomento in agenda, valuteremo » spiega l' ad Palermo) ma anche il complesso dell' Albergo dei Poveri, le Terme di Agnano e gli ex Magazzini generali.

«C' è un progetto per la rinascita degli spazi valutato intorno ai 40 milioni di euro - spiega il presidente dell' Autorità portuale Pietro Spirito - e, di fianco, nascerà una sede dell' università Parthenope. Questo complesso è il secondo pezzo della valorizzazione del waterfront, con un progetto che sta per diventare definitivo » - tiziana cozzi © RIPRODUZIONE RISERVATA



Napoli Village

Napoli

Porto di Napoli off limits per i disabili (VIDEO)

"Mercoledì mattina mi sono recato presso il Porto di Napoli per un sopralluogo volto ad appurare le difficoltà per i disabili di fruire della struttura. Abbiamo avuto modo di riscontrare che il porto è praticamente off limits per chi è affetto da disabilità. Le barriere architettoniche sono ovunque e la circolazione di chi si muove in carrozzina è praticamente impossibile a partire dall' ingresso do varco Immacolatella fino al Molo Beverello. Ci sono gradini ovunque e spesso gli scivoli sono ostruiti da catene obbligando le carrozzine a procedere in mezzo alle carreggiate destinate alle auto". Lo afferma il consigliere regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli, autore del sopralluogo con Vincenzo Sannino dell' associazione "Lo Sportello dei Diritti del Cittadino". I due hanno percorso i camminamenti interni al porto, incontrando vari ostacoli che hanno impedito alla carrozzina di procedere. "Chiediamo al presidente Spirito di rimuovere le barriere rendendo così il porto fruibile per tutti. I disabili hanno diritto a non incontrare barriere che limitano la loro mobilità, in special modo in una struttura del genere. L' **Autorità Portuale** ha il dovere di intervenire al più presto, rimuovendo gli ostacoli. Vigileremo affinché questo accada. Nel 2019 non sono più accettabili limitazioni del genere per chi è affetto da disabilità", conclude Borrelli.

Porto di Napoli off limits per i disabili (VIDEO)

Abbiamo avuto modo di riscontrare che il porto è praticamente off limits per chi è affetto da disabilità.

Le barriere architettoniche sono ovunque e la circolazione di chi si muove in carrozzina è praticamente impossibile a partire dall'ingresso do varco Immacolatella fino al Molo Beverello.

Ci sono gradini ovunque e spesso gli scivoli sono ostruiti da catene obbligando le carrozzine a procedere in mezzo alle carreggiate destinate alle auto".

Lo afferma il consigliere regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli, autore del sopralluogo con Vincenzo Sannino dell'associazione "Lo Sportello dei Diritti del Cittadino".

I due hanno percorso i camminamenti interni al porto, incontrando vari ostacoli che hanno impedito alla carrozzina di procedere.

*Foto: G. Di Stefano - La Repubblica / Contrasto

Sea Reporter

Napoli

Porto di Napoli off limits per i disabili. Verdi: "Sopralluogo sul posto, rimuovere le barriere architettoniche"

"Mercoledì mattina mi sono recato presso il Porto di Napoli per un sopralluogo volto ad appurare le difficoltà per i disabili di fruire della struttura. Abbiamo avuto modo di riscontrare che il porto è praticamente off limits per chi è affetto da disabilità. Le barriere architettoniche sono ovunque e la circolazione di chi si muove in carrozzina è praticamente impossibile a partire dall' ingresso do varco Immacolatella fino al Molo Beverello. Ci sono gradini ovunque e spesso gli scivoli sono ostruiti da catene obbligando le carrozzine a procedere in mezzo alle carreggiate destinate alle auto". Lo afferma il consigliere regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli, autore del sopralluogo con Vincenzo Sannino dell' associazione "Lo Sportello dei Diritti del Cittadino". I due hanno percorso i camminamenti interni al porto, incontrando vari ostacoli che hanno impedito alla carrozzina di procedere. "Chiediamo al presidente Spirito di rimuovere le barriere rendendo così il porto fruibile per tutti. I disabili hanno diritto a non incontrare barriere che limitano la loro mobilità, in special modo in una struttura del genere. L' **Autorità Portuale** ha il dovere di intervenire al più presto, rimuovendo gli ostacoli. Vigileremo affinché questo accada. Nel 2019 non sono più accettabili limitazioni del genere per chi è affetto da disabilità", conclude Borrelli.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the article title: "Porto di Napoli off limits per i disabili. Verdi: 'Sopralluogo sul posto, rimuovere le barriere architettoniche'". The article text is partially visible, matching the main text on the left. Below the text is a photograph showing a person in a wheelchair navigating a street with various obstacles like parked cars and uneven pavement. The website interface includes a navigation menu, a calendar for March 2019, and social media links.

Rilancio delle linee marittime veloci in Campania

maurizio de cesare

13 marzo 2019 Domani 14 marzo 2019, alle ore 10:30 presso l'Aula Gabriele De Rosa dell'Università degli Studi di Salerno, si terrà una conferenza sulle linee marittime veloci in Campania. L'iniziativa è tesa ad illustrare i primi risultati di uno Studio di prefattibilità sui collegamenti marittimi veloci nei golfi di Napoli e Salerno, frutto della collaborazione tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e l'Università degli Studi di Salerno. Dopo la presentazione dello studio a cura del Prof. Fabio Carlucci (docente di Economia dei Trasporti e Responsabile Scientifico del LabEATT - Laboratorio di Economia Agroalimentare Trasporti e Turismo) e dell'Arch. Barbara Trincone, ricercatrice LabEATT, è prevista una tavola rotonda moderata dal giornalista Ernesto Pappalardo Il panel dei Relatori prevede la presenza dell'Ing. Luca Cascone, Presidente IV Commissione Urbanistica, Lavori Pubblici, Trasporti Regione Campania, del Prof. Ennio Cascetta, Presidente di Metropolitana di Napoli SpA e Amministratore Unico di RAM, del Prof. Rocco Giordano, docente di Economia dei Trasporti - Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche (DiSES), Università degli Studi di Salerno, del Sen. Salvatore Lauro, Presidente Volaviamare S.C.a.R.L - Gruppo Lauro.it, dell'Avv. Corrado Matera, Assessore allo Sviluppo e Promozione del Turismo della Campania, del Prof. Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

The screenshot shows a news article on a website. At the top, there is a navigation bar with 'ABOUT US', 'EVENTI', 'CONDOTTI', 'LAVORI CONcorsi', and 'LISTINO'. The main headline is 'Rilancio delle linee marittime veloci in Campania'. Below the headline is a photograph of a coastal area with a lighthouse. The article text begins with '13 marzo 2019 - Domani 14 marzo 2019, alle ore 10:30 presso l'Aula Gabriele De Rosa dell'Università degli Studi di Salerno, si terrà una conferenza sulle linee marittime veloci in Campania.' To the right of the article is a sidebar with a table of categories and a list of logos including BORTO Interporto, GRIMALDI GROUP, THIS IS US, Federazione Italiana Piloti dei Porti, CARGO MAR, and OMLG LIFESTYLE LOGISTICS.

I porti esclusi dalla via della seta

La Cina è vicina tranne che a sud

Incombe un altro scippo ai danni della Sud e della Puglia. Tra pochi giorni sarà in Italia il premier cinese Xi Jinping per firmare con il governo italiano il memorandum di intesa sulla nuova via della seta. Che cosa è? Un progetto infrastrutturale, con un mix di ferrovie, porti, corridoi **marittimi**, per connettere la Cina con l' Europa e l' Africa. In queste ore va in scena il confronto politico tra l' Italia e il resto della comunità internazionale. Con il governo Usa e l' Unione europea che non vedono di buon grado l' accordo unilaterale tra un Paese occidentale e fondatore dell' Unione con il gigante cinese. E temono, oltre al contrappeso economico, che l' invasione cinese (ormai in atto da decenni) possa creare nuovi equilibri geo-politici in Europa. Ma questo è il piano che attiene alle relazioni tra gli Stati, anche se, è bene ricordarlo, il progetto viene da lontano e l' ex presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, nel 2017, in un vertice a Pechino, diede il via libera dell' Italia alla nuova via della seta e all' ingresso dei cinesi nei porti italiani.

Sì, ma quali? E qui che si apre una faccenda tutta italiana che riaccende i fari sugli appetiti famelici del Nord. I porti in pole position sono Trieste, Venezia, Ravenna, Vado Ligure. E, forse, Gioia Tauro e Taranto. Sperando che almeno il porto ionico possa essere tra i nominati. Il basso e medio Adriatico sarebbe completamente bypassato e non va meglio, nel Tirreno, al porto di Napoli. Se passasse queste linea sarebbe l' ennesima conferma dello spostamento dell' asse verso i porti italiani del Nord. Non a caso il ministro Giovanni Tria, che parla di «tempesta in un bicchiere d' acqua», ad agosto scorso, affermò che lo sbocco naturale sarebbero stati i porti dell' Adriatico settentrionale e del Tirreno del Nord.

Dichiarazione mitigata, ma niente più, dal sottosegretario Edoardo Rixi che, trovandosi a Brindisi, spese qualche parola sul ruolo strategico nel Mediterraneo di quel porto.

In queste ore sarebbe opportuna che il sistema portuale meridionale riuscisse a fare blocco. Perché l' arrivo dell' amico o del nemico cinese può raffigurarsi come un' invasione, ma può anche essere l' occasione per rilanciare la politica delle infrastrutture che si è arenata da tempo. Secondo il rapporto dell' Ance, in Puglia ci sono 54 opere ferme, bloccate: la linea ferroviaria a alta capacità Napoli-Bari, attesa da decenni, le statali Maglie-Leuca, Lecce-Taranto, i nodi ferroviari di Bari e Brindisi, per citarne solo alcune. Per non parlare delle Zes (Zone economiche semplificate), in grado di creare attorno ai porti un nuovo sistema economico e commerciale. Il Sud attende che il governo cambi passo sul Sud. La Cina è vicina, ma non per il Mezzogiorno.



Maglie della nazionale contraffatte, nuovo sequestro al porto

Nei giorni scorsi le felpe, ieri le magliette con il logo della nazionale italiana contraffatto: un carico di 21.000 pezzi scoperto e sequestrato nuovamente da Finanza e Dogana.

Salgono a quattro, in meno di una decina di giorni le operazioni anti contraffazione messe a segno nel porto di Brindisi.

Dopo il recente sequestro di felpe con il logo contraffatto della nazionale italiana, i militari della Compagnia della Guardia di finanza Brindisi, insieme con i funzionari dell' Agenzia delle Dogane, hanno intercettato, all'interno dell' area portuale, un altro carico di merce contraffatta.

Nel dettaglio, l' attività di monitoraggio ha consentito di rinvenire, a bordo di un autoarticolato, un considerevole carico di magliette riportanti il logo «Italia» della squadra nazionale.

In particolare sono stati individuati 82 cartoni contenenti complessivamente 21.000 magliette che, pur riportando l' origine cinese della manifattura, recavano la stampigliatura contraffatta dello scudetto «Italia» con il tricolore nazionale, logo di proprietà del Coni.

Sono in corso accertamenti finalizzati ad individuare i destinatari della merce contraffatta.

In tale contesto, qualora i capi di abbigliamento fossero stati immessi sul mercato, avrebbero potuto indurre in errore l' acquirente sulla genuinità dell' origine italiana del prodotto.

Al termine delle operazioni di riscontro, i finanziari ed i funzionari doganali hanno proceduto al sequestro penale della merce per violazione dell' articolo 474 c.p. (introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi) denunciando alla locale Procura della Repubblica l' autista dell' autoarticolato. Le operazioni condotte con carattere di sistematicità nel settore del contrasto al commercio di prodotti non genuini, manifestano il costante interesse del Corpo alla tutela del libero mercato e del lavoro delle imprese che rispettano le regole.



Porto di Brindisi vertice sul rilancio

BRINDISI Nella sede di Brindisi dell'AdSP MAM, il presidente, Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto il presidente nazionale del Propeller Club, Umberto Masucci, i presidenti delle sezioni di Taranto e di Brindisi, Michele Conte e Donato Caiulo dello storico club. Con loro il comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.V. (CP) Giovanni Canu. Nel corso del proficuo incontro dice una nota dell'AdSP sono stati diffusamente trattate le principali linee programmatiche che l'Ente sta portando avanti per imprimere, in maniera significativa, un'azione di rilancio del porto di Brindisi.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Porto di Brindisi vertice sul rilancio' dated 13 March 2019. The article text is partially visible, mentioning the meeting between Ugo Patroni Griffi and other officials. Below the text are social media sharing options and a 'Stampa' button. On the right side, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'LE NAVI', 'NAPLES 15-16', 'CONSO LOGI', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'Liguria, porto di Livorno', 'ON FON ILLUMI TORCA', and 'C.A.P.A.'. At the bottom of the page, there are three small news snippets: 'Propeller Livorno, serata degli ospiti', 'La riforma delle CAC e le imprese', and 'A Napoli, capitale dello design italiano il nome, la cultura e il lavoro nella'.

Porto di Brindisi, dopo le felpe sequestrate 21mila magliette false dell' Italia

La Guardia di Finanza di **Brindisi**, dopo il sequestro di qualche giorno fa di un carico di felpe contraffatte con il logo della Nazionale di Calcio italiana, insieme ai funzionari dell' Agenzia delle Dogane hanno intercettato nell' area portuale un altro carico di merce contraffatta, in particolare 82 cartoni in un autoarticolato contenenti 21mila magliette che pur essendo made in China erano contraffatte, con il simbolo dello scudetto Italia, e il tricolore nazionale, di proprietà del Coni. I militari hanno sequestrato la merce e denunciato l' autista del mezzo. **Brindisi**, sequestrate 3mila felpe «tarocche» della Nazionale di calcio Denunciati a **Brindisi** autotrasportatore e imprenditore.



L' assalto del tarocco: intercettate altre 21mila t-shirt col logo Italia

Guardia di finanza e Agenzia della dogana al quarto sequestro di merce in una settimana

Quarto sequestro in una settimana per i militari della Compagnia della Guardia di finanza di Brindisi e dei funzionari dell' Agenzia delle dogane: sulla **banchina** di Costa Morena, dopo scarpe, giocattoli e felpe, è stato sequestrato un carico di 21mila magliette con il logo Italia (lo scudetto con il tricolore nazionale di proprietà del Coni) falsificate e Made in China.

Le t-shirt tarocche, stipate in 82 cartoni, si trovavano a bordo di un Tir in arrivo dalla Grecia con un traghetto. Sono ora in corso accertamenti finalizzati ad individuare i destinatari della merce contraffatta.

Al termine delle operazioni di riscontro, i finanziari ed i funzionari doganali hanno proceduto al sequestro penale della merce per violazione della norma sull' introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi. L' autista dell' autoarticolato è stato denunciato. E' stata davvero una settimana significativa per i controlli portuali. Nonostante il terzo sequestro consecutivo, il quarto, con la scoperta di 21mila magliette con il logo della nazionale italiana di calcio, ha confermato che nel nostro Paese esiste una forte richiesta di tale prodotto: erano state infatti 3.250 felpe dello stesso genere importate in Italia da un cittadino cinese nei giorni scorsi, denunciato alla Procura della Repubblica di Brindisi insieme a un autotrasportatore greco.

Presso il varco doganale di Costa Morena, finanziari e funzionari dell' Agenzia delle dogane sono riusciti inoltre a bloccare 29mila paia di scarpe false, in arrivo dai paesi dell' Est e a marchio Nike, Converse, Martin Pescatore e Artigli Collection.

Nel dettaglio, l' attività di controllo aveva permesso di individuare nel primo camion 12.504 scarpe con i marchi Nike e Converse e nel secondo 16.688 scarpe con i marchi Martin Pescatore e Artigli Collection.

Un altro Tir di nazionalità bulgara (sempre in arrivo con un traghetto dalla Grecia) era stato invece sequestrato con 49.510 giocattoli contraffatti a marchio Walt Disney e 2.556 accessori per la casa. Durante l' ispezione dell' autoarticolato erano stati rinvenuti 828 cartoni contenenti in totale 52.066 pezzi senza alcuna marcatura CE (Comunità europea) e privi di ogni sicurezza verso gli acquirenti. Era stata proprio una perizia tecnica fornita da un incarico della famosa casa americana di giocattoli a dichiarare che quel carico era completamente falso. Le quattro operazioni di sequestro rientrano nel più ampio contesto delle attività di intensificazione dei controlli all' interno del porto, finalizzati a prevenire e reprimere il fenomeno della contraffazione.

Oltre a scarpe, borse, portafogli, t-shirt e abiti che presentano i loghi falsi di noti brand commerciali, non sono mancati famosi giocattoli, come nel caso che ha interessato la Walt Disney. Per i doganieri che prestano servizio presso il varco di Costa Morena, è stato inoltre significativo nei mesi scorsi anche il sequestro di prodotti per la casa o alimentari come prosecco, formaggi, yogurt, salumi e pasta che avevano poco a che fare con il Made in Italy. S.Mor.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

I CONTROLLI IL CARGO, DI 1596 TONNELLATE DI STAZZA BATTENTE BANDIERA PANAMENSE, ERA ARRIVATO LUNEDÌ DALLA TURCHIA

Mercantile stop forzato dalla Capitaneria

La nave fermata nel porto di Taranto per problemi legati alla sicurezza della navigazione

La Guardia Costiera di Taranto ha emanato un provvedimento di fermo a carico di una nave general cargo di 1596 tonnellate di stazza battente bandiera panamense, nell'ambito dell'attività svolta dal Corpo delle Capitanerie di Porto a tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino e costiero.

La «detenzione» è stata decisa in quanto la motonave «Denizhan Trio», a seguito di un'ispezione estesa durata 10 ore, non è risultata in regola con i requisiti previsti dalle convenzioni internazionali riguardanti la sicurezza della navigazione, per molteplici evidenti non conformità.

A bordo della «Denizhan Trio», arrivata lunedì dalla Turchia per imbarcare un carico di cemento in sacchi, sono state riscontrate condizioni operative e di lavoro al di sotto degli standard fissati dalle principali convenzioni internazionali in campo **marittimo**. In particolare, sono state riscontrate gravi carenze riguardanti la scarsa preparazione dell'equipaggio e diverse irregolarità relative alle dotazioni di bordo previste, tra cui un difetto di funzionamento del dispositivo di ammaino del battello di emergenza che in caso di necessità avrebbe reso inutile il suo uso. E', altresì, emersa una grave deficienza a carico della Compagnia che ne gestisce la sicurezza, una società turca con sede ad Istanbul. La motonave, con un profilo ad alto rischio, era stata già fermata per due volte nel 2016 e una volta nel 2017 nell'area aderente al Paris Memorandum. Solo a seguito dell'eliminazione di tutte le deficienze riscontrate potrà tornare in.



Via della Seta, verso il disco verde Il sì di Mattarella e le assicurazioni

Vertice tra premier e capo dello Stato: ok all' accordo col governo cinese

Esplorare nuove vie commerciali e modernizzare le infrastrutture portuali, depurando il campo dai rischi, soprattutto quelli legati alla rete 5G. E rassicurando così il più possibile gli Stati Uniti e l'Unione europea. L'Italia stringe il patto d'acciaio con la Cina, lungo la nuova Via della Seta. Il memorandum d'intesa tra governo italiano e Pechino potrebbe essere sottoscritto il 22 marzo, in occasione della visita del presidente Xi Jinping tra Roma e Palermo.

Cautele d'obbligo, alla luce di paletti e perplessità (anche politiche e ancora una volta nella scoppiettante dialettica M5s-Lega). Qualche nebbia - anzi: più d'una - è stata però diradata ieri, in occasione del vertice al Quirinale tra il capo dello Stato Sergio Mattarella e la triade di governo (il premier Giuseppe Conte e i due vice Luigi Di Maio e Matteo Salvini). Un sostanziale disco verde, nel perimetro disegnato da Bruxelles e probabilmente gradito agli Stati Uniti. Quanto alle opportunità per il sistema portuale-impresoriale del Mezzogiorno, persiste il rebus: la nuova Via della Seta è la rete logistica di infrastrutture strategiche promossa dalla Cina per collegare via mare e terra Asia ed Europa, gli investimenti ammontano a 140 miliardi di dollari, il vettore è Cosco (il gruppo di import-export dello Stato cinese), le attenzioni di Pechino in Europa sono catalizzate dall'acquisizione di porti (emblematico il caso del Pireo).

Ecco: in Italia la Via della Seta transiterà molto probabilmente da Trieste, bypassando la logistica del Sud, a cominciare da Bari, Brindisi e soprattutto Taranto.

Il memorandum, già stilato e non ancora sottoscritto, rappresenta però una prima griglia.

«Operiamo per un futuro di crescita e sviluppo - ha assicurato ieri Conte - e il memorandum con la Cina offre preziose opportunità per le nostre imprese», ed è una linea nei fatti confermata ieri anche da Mattarella. Il quadro internazionale è però in pericolosa oscillazione, e gli Usa chiedono all'Italia di «valutare rigorosamente» i rischi di fornitori soggetti a governi stranieri prima di prendere qualsiasi decisione su infrastrutture critiche, come la rete 5G. Che sarà dieci volte più veloce dell'attuale 4G, azzerando i tempi di latenza tra invio e ricezione dei dati: il nuovo protocollo sarà gestito da Huawei, ma «chi possiede le reti, potenzialmente è in grado di intercettare e, peggio, modificare i dati che vi transitano», ha spiegato Stefano Fratepietro, esperto di cybersecurity di Tesla Consulting. Palazzo Chigi però ricorda che il memorandum d'intesa con la Cina è molto meno pregnante di tanti altri siglati bilateralmente da altri Paesi europei (sono già ben 13 i Paesi Ue che lo hanno firmato) e che le regole d'ingaggio italiane sono «molto più severe e stringenti del documento dell'Unione europea». Ma soprattutto che il problema del 5G non è parte del memorandum ed è un tema sensibilissimo anche per l'Italia.

«Le controparti - si legge nel Memorandum - collaboreranno allo sviluppo della connettività delle infrastrutture, tra cui investimenti, logistica e inter-operatività, nelle aree di interesse reciproco (come strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia tra cui fonti rinnovabili e gas naturale e telecomunicazioni)». Per ora, nessuna indicazione esplicita dei nodi logistici coinvolti. Ma in Puglia s'alzano le barricate. Attacca Cosimo Borraccino, assessore regionale allo Sviluppo economico: «Almeno dal 2017 si sa che la Cina intende mettere in campo un piano di investimenti plurimiliardario in Italia.

Ora nell'imminenza dell'arrivo a Roma di Xi Jinping per siglare l'adesione dell'Italia al progetto, si rinnova il nostro rammarico per l'esclusione dei porti pugliesi, inspiegabilmente esclusi dall'itinerario. La Regione Puglia già da tempo ha costruito e rafforzato una serie di rapporti commerciali e di partenariati con la Cina, perfettamente inquadrabili nel quadro strategico della Nuova via della Seta, con reciproci vantaggi per il mondo imprenditoriale e della ricerca. Non comprendiamo perché gli approdi debbano essere i porti del Nord, saltando i porti pugliesi, e segnatamente quello di Taranto. Faccio appello al premier Conte e alla ministra per il Sud, Lezzi ad approfondire la questione». Frena e invita alla prudenza invece Diego De Lorenzis, deputato M5s: «È un tema troppo importante per essere lasciato in mano ad



approssimazioni e strumentalizzazioni politiche prive di fondamento.

In primis, nel Memorandum non si fa alcun particolare riferimento a progetti portuali italiani. Dunque, è assolutamente pretestuoso e fuorviante ritenere che l' area portuale di Taranto sia penalizzata. Inoltre nel quadro della Piattaforma di connettività Eu-China è prevista una lista aperta e sempre emendabile su proposta delle parti. In questa lista sono previsti progetti per i porti di Trieste e Genova.

Per il porto di Taranto, invece, non è stata mai espressa la volontà di un inserimento in tale Piattaforma e pertanto, al momento, non c' è il suo coinvolgimento. Infatti, nell' ultima missione commerciale del precedente esecutivo, nell' anno 2017, furono sottoposte proposte commerciali riguardanti i porti di Genova e Trieste, e in riferimento all' area portuale di Taranto tale proposta non fu mai concretizzata dal precedente Governo».

F.G.G.

L'analisi di Federico Pirro, docente di Storia dell'Industria nell'Università di Bari

«Ci sono vantaggi, ma bisogna negoziare Le Zes appetibili: siamo davvero pronti?»

ORONZO MARTUCCI

Professore Federico Pirro, il premier Giuseppe Conte firmerà insieme al presidente della Repubblica popolare cinese, Xi Jinping, in Italia nei prossimi giorni, il memorandum Italia-Cina per disciplinare la collaborazione sulla nuova Via della Seta. Quali opportunità per l'economia italiana da tale intesa?

«Almeno potenzialmente, notevoli, sia in termini di nuovi investimenti in aziende in Italia e sia in infrastrutture e in soggetti che le gestiscono. A Ravenna, ad esempio, una società cinese investirà oltre 250 milioni di euro per dragare il porto canale e migliorarne l'accessibilità per le navi portacontainer che giungono da quel Paese. Ma questa maggiore apertura dell'Italia ai capitali cinesi non sarebbe senza condizioni, è bene saperlo». Per il momento i porti del Mezzogiorno sono esclusi dal percorso della Via della Seta, nonostante i presidenti delle Autorità di sistema portuale del Sud abbiano sottolineato l'esigenza di partecipare al confronto sviluppatosi nei mesi scorsi. La Via della Seta per ora significa solo Trieste per quanto riguarda l'Italia. Ritiene che abbia un senso il memorandum se coinvolge solo Trieste?

«Il porto di Trieste è uno dei grandi accessi all'Europa continentale e la sua dotazione di infrastrutture è molto elevata e di gran lunga superiore a quella di quasi tutti i porti del Sud. In realtà, solo Taranto e Napoli per dimensioni, accessibilità e raccordi intermodali stradali e ferroviari potrebbero rivendicare con forza e lo stanno facendo l'inserimento nella Via della Seta».

Il governo italiano sostiene che l'accordo per la Via della Seta serva anche ai prodotti italiani per arrivare con maggiore facilità sul mercato cinese. Lei condivide questa posizione?

«In teoria sì, ma bisogna valutare concretamente quali procedure di accesso al loro enorme mercato pongono le Autorità locali, che a volte sono molto restrittive. Sarebbe più utile allora andare a produrre in Cina, ma larga parte delle nostre Pmi non hanno ancora questa forza e questa volontà. Bisognerebbe andarci infatti con insiemi di aziende molto numerose per fare massa critica in un mercato di dimensioni enormi, ove peraltro sono già presenti grandi competitor di altri Paesi».

Il presidente Trump e il governo Usa fanno riferimento a gravi conseguenze per l'Italia in virtù della firma del memorandum e anche una parte consistente dell'Unione europea fa riferimento alla Via della Seta come a un processo di colonizzazione dei cinesi. C'è questo rischio? Cosa fare per contrastare il fenomeno?

«Il rischio c'è, lo dicevo prima, e non bisogna sottovalutarlo. La Cina punta legittimamente dal punto di vista dei suoi interessi a divenire la prima potenza economica mondiale, e pertanto vuole investire in un robusto telaio di relazioni planetarie che favoriscano questo disegno. Del resto, lo hanno coltivato gli Stati Uniti dal secondo dopoguerra con grandi alleanze politico-militari e presenze economiche massicce. La differenza è che la Repubblica popolare cinese è ancora un Paese a partito unico e non ha un regime democratico come quelle delle grandi democrazie occidentali. Bisognerà allora non separarsi dalla Ue e negoziare con la Cina con tenacia e intelligenza per tutelare gli interessi europei, ma con spirito costruttivo. Non sarà facile, ma non vedo alternative».

Qual è la forza di negoziazione dell'Italia e dell'Unione europea nel rapporto con la Cina, pronta a investire centinaia di miliardi nelle infrastrutture?



«Il potere di negoziazione dell' Italia insieme alla Ue è notevolissimo, essendo quest' ultima una altrettanto grande potenza economica mondiale e un enorme mercato che però deve perseguire politiche unitarie e più condivise da governanti e cittadini.

Circa i grandi investimenti cinesi in infrastrutture, suggerirei però cautela nell' immaginarne le dimensioni: la Cina infatti ha rilevanti problemi nel suo sistema bancario che secondo molti osservatori potrebbero minarne la solidità».

I cinesi possano avere interesse per le Zes dei porti e delle aree produttive del Sud e in particolare per quelle della Puglia, al di là della Via delle Seta?

«Senza dare per scontato nulla con le Zes - che comunque andrebbero approvate celermente - direi tuttavia di sì, ma solo se sapremo offrire loro quadri di convenienze precise, infrastrutture qualificate, procedure di accesso ad esse certe e rapide, incentivi fiscali qualificati, manodopera specializzata. Ma siamo veramente già preparati a tutto questo?».

Olbia, stabilimento balneare per disabili

Sarà un' estate senza barriere architettoniche per i bagnanti disabili che frequentano il litorale di Olbia di competenza dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Dopo l' iniziativa dell' Associazione sportiva dilettantistica My Sportabilità, per la prossima estate il Lido del Sole ospiterà anche il nuovo progetto dell' O.f.t.a.l. Sardegna. Nei giorni scorsi, 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 2.600 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 cinque 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 il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana -. Un' iniziativa che, unita a quella dell' A.S.D. 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. È un atto che va nella direzione del totale abbattimento delle barriere architettoniche".



Crollo traffico porto canale Cagliari

Il Terminal container del **porto** industriale di **Cagliari** continua a vivere un periodo di crisi: il traffico contenitori è in picchiata, con il 2018 chiuso a circa 215mila Teu, -50% rispetto ai 430mila del 2017, anno che aveva già visto un calo del 36%. E il 2019 non promette nulla di buono: i primi due mesi dell' anno dimostrano una proiezione su base annua di un ulteriore -42% rispetto al 2018. E' l' allarme lanciato dalla Uiltrasporti Sardegna. Nel complesso - sostiene il sindacato - analizzando il periodo 2016-proiezione 2019 il tracollo si attesta a -82%. Al contrario è in netto aumento il traffico negli altri Terminal gestiti dal Gruppo Contship/Eurogatenel Mediterraneo, in particolare quelli di Tangeri e La Spezia, mentre oltre a **Cagliari** ha registrato un netto calo anche Gioia Tauro. "Sono numeri enormemente negativi che rischiano di decretare il tracollo finale dello scalo sardo e che non possono vedere il sindacato subire in silenzio", afferma William Zonca, segretario Uil Trasporti Sardegna. Il sindacalista nei mesi scorsi aveva chiesto formalmente al ministro dei Trasporti l' apertura di un tavolo per analizzare la situazione del **porto** canale. "Siamo ancora in attesa di risposte, mentre tutta la politica tace. Ogni tanto si leva qualche considerazione isolata, ma la gran parte delle istituzioni pare non curarsi del futuro del **Porto**". "Da oltre un anno - accusa la Uil - i vertici del Terminal Container lavorano fuori sede o direttamente da **Cagliari** per gli altri terminal del Gruppo Contship, portando all' esterno il know-how professionale senza che via sia alcuna ricaduta positiva per il Terminal di **Cagliari**. Lo stesso direttore generale del terminal sta a **Cagliari** per soli tre giorni al mese per poi partire alla volta di Tangeri e sviluppare il terminal marocchino. Lo stesso avviene per il direttore tecnico, quello amministrativo e per varie altre professionalità che da tempo vanno a spendere la esperienza lontano dalla Sardegna e continuano a favorire la crescita e lo sviluppo di porti concorrenti, ma facenti capo allo stesso azionista di maggioranza".



Cagliari, il tracollo di Porto Canale "Traffico container a picco, -82%"

Meno 82% in tre anni. È il dato sulla diminuzione del traffico di container al **Porto** industriale di **Cagliari** diffuso da Uil Trasporti. Un tracollo. Ed è lo stesso sindacato che commenta, amaro: "Il Terminal Container del **Porto** Industriale di **Cagliari** vive un periodo di profonda crisi. Il traffico contenitori è in calo vistoso, con il 2018 chiuso a circa 215.000 Teu (l'unità di misura dei container). Ovvero, -50% rispetto ai 430.000 contenitori del 2017, anno che aveva già visto un calo del 36% rispetto ai volumi del 2016. Il 2019 non promette nulla di buono, i primi due mesi dell'anno dimostrano una proiezione su base annua di un ulteriore -42% rispetto al 2018". Quanto alle cause, tra le tante, Uil Trasporti evidenzia: "Da oltre un anno i vertici del Terminal Container del **Porto** Industriale di **Cagliari** lavorano fuori sede o direttamente da **Cagliari** per gli altri terminal del Gruppo Contship, portando all'esterno il know-how professionale senza che via sia alcuna ricaduta positiva per il Terminal di **Cagliari**". La Uil sottolinea, poi, altri dati: "Se da una parte il traffico Teu è in picchiata su **Cagliari** con l'80% di contenitori in meno tra il 2016 e la proiezione 2019, al contrario è in netto aumento il traffico negli altri Terminal del Gruppo Contship-Eurogate nel Mediterraneo, in particolare quelli di Tangeri e La Spezia". E, in questo caso, i numeri sono positivi: "Nel periodo 2016-2018 - evidenzia la Uil - il Terminal di Tangeri ha visto aumentare i propri traffici di oltre il 23%, passando da circa 1.100.000 teu a 1.400.000. Stessi numeri per La Spezia, con circa +20%". A **Cagliari** e nel **porto** calabrese di Gioia Tauro, invece, le statistiche direbbero altro.

"Sono numeri enormemente negativi che rischiano di decretare il tracollo dello scalo sardo, e che non possono vedere il sindacato subire in silenzio", spiega William Zonca, segretario della Uil Trasporti Sardegna che nei mesi scorsi aveva chiesto formalmente al Ministro dei Trasporti l'apertura di un tavolo per analizzare la situazione del **Porto** di **Cagliari**. "Siamo ancora in attesa di risposte, mentre tutta la politica tace", conclude. "Le maestranze del **porto** di **Cagliari** vivono da tempo grazie agli ammortizzatori sociali, la Compagnia dei Lavoratori Portuale è fallita, mentre varie imprese dell'indotto hanno fatto ricorso alla Cassa Integrazione e ai Contratti di solidarietà. La situazione non è più sostenibile". (Unioneonline/l.f.)

Questo sito utilizza cookie, anche di terze parti, per avviarti pubblicità e servizi in linea con le tue preferenze. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie clicca qui. Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie.

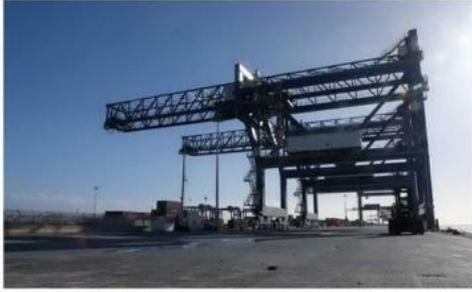
L'UNIONE SARDA .it

HOME SARDEGNA ITALIA MONDO ECONOMIA SPORT SERVIZI DITE LA VOSTRA ANNUNCI

ECONOMIA Oggi alle 09:53, aggiornato oggi alle 09:15

L'ALLARME
Cagliari, il tracollo di Porto Canale "Traffico container a picco, -82%"

La denuncia di Uil Trasporti: "Nell'ultimo anno 215mila contenitori teu di merci in meno. Situazione insostenibile"



Cagliari, Porto Canale (L'Unione Sarda - Anzilli)

Meno 82% in tre anni. È il dato sulla diminuzione del traffico di container al Porto Industriale di Cagliari diffuso da Uil Trasporti. Un tracollo.

Ed è lo stesso sindacato che commenta, amaro: "Il Terminal Container del Porto Industriale di Cagliari vive un periodo di profonda crisi. Il traffico contenitori è in calo vistoso, con il 2018 chiuso a circa 215.000 Teu (l'unità di misura dei container). Ovvero, -50% rispetto ai 430.000 contenitori del 2017, anno che aveva già visto un calo del 36% rispetto ai volumi del 2016. Il 2019 non promette nulla di buono. I primi due mesi dell'anno dimostrano una proiezione su base annua di un ulteriore -42% rispetto al 2018".

Quanto alle cause, tra le tante, Uil Trasporti evidenzia: "Da oltre un

UNIONE ONLINE

70 - CRONACA
 Drogati ai giovanissimi, Incassi per migliaia di euro: sgominata banda di stranieri

41 - ECONOMIA
 Crolla la produzione di pecorino romano, Cse: "Benefici per i pastori"

Porto, il molo Marullo merita la valorizzazione

Milazzo La disponibilità manifestata dal commissario dell'**Autorità portuale** Antonino De Simone a dialogare con il consiglio comunale per pianificare interventi finalizzati a sviluppare le potenzialità del porto di Milazzo va sfruttata. Per questo sarebbe opportuno che una volta definita la questione del conto consuntivo 2016, le forze politiche riaprissero il dibattito sulla trasformazione del molo Marullo da anonima banchina che ospita uffici istituzionali in un accogliente luogo turistico a supporto della nautica da diporto e del crocierismo. Sarebbe un modo per cercare, con i fatti, di avviare quella svolta veramente turistica per lo scalo mamertino che sino ad oggi è stato un ibrido tra commercio e supporto per le Eolie. Un' idea che peraltro era stata lanciata anche dal presidente del civico consesso Gianfranco Nastasi.

«Apriamo un percorso consapevole che non sarà immediato e trasformiamo il molo Marullo in un' area veramente turistica - ha sottolineato in più occasioni Nastasi - prevedendo la presenza di ristoranti e strutture dedicate ai turisti e di supporto alla nautica come avviene nei "canali" di Copenaghen o a Barcellona di Spagna».

Chiaramente - e questo il presidente del consiglio lo sa bene - qualsiasi opera prevista nel bacino **portuale** di Milazzo dovrà inserirsi nella programmazione urbanistica del Prg del porto. Ma c' è di più. La stessa **Autorità portuale** ha comunicato più volte l' intenzione di attuare un progetto di allargamento del molo Marullo per consentire un migliore attracco alle navi da crociera e offrire servizi più efficienti a terra. Ciò perché si ritiene che nonostante tutto ed in particolare la concorrenza della Calabria, Milazzo possa avere un futuro nel crocierismo, non ovviamente legato alla presenza sporadica di qualche natante. Il progetto, ancora in stand by, punta all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale dello scalo. Adesso l' opportunità - sulla quale ci siamo soffermati ieri - di verificare la programmazione del Piano triennale delle opere pubbliche va colta. Diversamente Milazzo si ritroverà a subire ancora una volta delle scelte calate dall' alto con risultati che in questi anni sono sotto gli occhi di tutti. Ovvero un porto importante ma non adeguatamente utilizzato.

r.m.
La banchina attualmente ospita uffici, merita prospettive più utili.



Autorità portuale dello Stretto, presidente cercasi

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 nuova governance dello Stretto, riporta la Gazzetta del Sud in edicola, 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. © Riproduzione riservata.



Progetto 5mld per porto hub Palermo, si guarda a Cina

Colloqui attivati con fondo Shanghai; attesa per leader Xi Jinping

ALFREDO PECORARO

(di Alfredo Pecoraro) - Il progetto è ambizioso: fare di **Palermo** il primo **porto** hub in Europa, con 16 milioni di container movimentati all' anno due in più di Rotterdam e un' occupazione tra diretto e indotto quantificata in 435 mila persone. Alcuni rappresentanti di un fondo d' investimento di Shanghai, una decina di giorni fa, hanno incontrato i vertici di Eurispes, il centro fondato e presieduto da Gian Maria Fara. La riunione si è tenuta a villa Zito; gli emissari hanno preso visione dei documenti, già presentati in alcune missioni internazionali in Cina. Un' operazione da 5 miliardi di euro, da condurre in project financing, che farebbe del **porto** di **Palermo** uno snodo nevralgico per il traffico delle merci tra l' Asia e la sponda sud del Mediterraneo. Adesso si guarda con molta attenzione alla visita a **Palermo** del presidente della Repubblica popolare cinese, Xi Jinping, che sarà in città il 23 marzo con al seguito una folta delegazione di manager e uomini d' affari interessati proprio al business dei porti in Italia, tra i punti del capitolo Cina sul quale è impegnato il governo Conte. Per il responsabile Eurispes dipartimento Mezzogiorno, Saverio Romano, "il progetto del **porto** hub per la sua portata e per la sua lungimiranza rappresenta uno strumento importantissimo di sviluppo del territorio". "Senza infrastrutture e investimenti il Sud del Paese non ha chance per il futuro", aggiunge Romano. Il progetto è stato definito da Istmo, studio d' ingegneria di **Palermo** che ha lavorato quattro anni per elaborarlo ed è stato presentato ufficialmente nei giorni scorsi. Alla riunione con i rappresentanti del fondo di Shanghai, che hanno visionato l' area del **porto** anche dall' alto, erano presenti Saverio Romano e i componenti del comitato scientifico di Eurispes Nicola Piazza e Giovanni Battista Rubino. Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma sul mare di 200 ettari collegata all' entroterra con una superficie di ulteriori 100 ettari per consentire alle grandi navi merci da 400 metri di movimentare un volume di circa 16 milioni di container all' anno a fronte dei 10mila attuali. Per gli armatori sarebbe un risparmio di svariati milioni di euro in quanto ridurrebbero i tempi di permanenza in mare delle navi rispetto alle rotte attuali. Tanti gli interventi di riqualificazione dell' area portuale previsti nel progetto: ristoranti, spazi per il tempo libero, campi sportivi, distributori di carburante.(ANSA).



Avvenire

Palermo, Termini Imerese

Un progetto da 5 miliardi per il porto di Palermo

Fare di **Palermo** il primo hub in Europa, con 16 milioni di container movimentati all' anno due in più di Rotterdam e occupazione per 435mila persone.

Rappresentanti di un fondo d' investimento di Shangai hanno incontrato i vertici di Eurispes, il centro presieduto da Gian Maria Fara per parlare di un' operazione da 5 miliardi di euro, da condurre in project financing, che farebbe del **porto** palermitano uno snodo nevralgico per il traffico delle merci tra l' Asia e la sponda sud del Mediterraneo. Adesso si guarda con molta attenzione alla visita a **Palermo** del presidente cinese, Xi Jinping, che sarà in città il 23 marzo.



E s' infiamma il dibattito sulla «Via della seta»

Palermo porto Mediterraneo Si tratta con investitori cinesi

Una delegazione di Shangai nel capoluogo

Il progetto è ambizioso: fare di **Palermo** il primo **porto** hub in Europa, con 16 milioni di container movimentati all' anno due in più di Rotterdam e un' occupazione tra diretto e indotto quantificata in 435 mila persone. Alcuni rappresentanti di un fondo d' investimento di Shan gai, una decina di giorni fa, hanno incontrato i vertici di Eurispes, il centro fondato e presieduto da Gian Maria Fara. La riunione si è tenuta a villa Zito; gli emissari hanno preso visione dei documenti, già presentati in alcune missioni internazionali in Cina. Un' operazione da 5 miliardi di euro, da condurre in project financing, che farebbe del **porto** di **Palermo** uno snodo nevralgico per il traffico delle merci tra l' Asia e la sponda sud del Mediterraneo.

Adesso si guarda con molta attenzione alla visita a **Palermo** del presidente della Repubblica popolare cinese, Xi Jinping, che sarà in città il 23 marzo con al seguito una folta delegazione di manager e uomini d' affari interessati proprio al business dei porti in Italia, tra i punti del capitolo Cina sul quale è impegnato il governo Conte.

Per il responsabile Eurispes dipartimento Mezzogiorno, Saverio Romano, «il progetto del **porto** hub per la sua portata e per la sua lungimiranza rappresenta uno strumento importantissimo di sviluppo del territorio». «Senza infrastrutture e investimenti il Sud del Paese non ha chance per il futuro», aggiunge Romano. Il progetto è stato definito da Istmo, studio d' ingegneria di **Palermo** che ha lavorato quattro anni per elaborarlo ed è stato presentato ufficialmente nei giorni scorsi. Alla riunione con i rappresentanti del fondo di Shangai, che hanno visionato l' area del **porto** anche dall' alto, erano presenti Saverio Romano e i componenti del comitato scientifico di Eurispes Nicola Piazza e Giovanni Battista Rubino. Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma sul mare di 200 ettari collegata all' entroterra con una superficie di ulteriori 100 ettari per consentire alle grandi navi merci da 400 metri di movimentare un volume di circa 16 milioni di container all' anno a fronte dei 10mila attuali. Per gli armatori sarebbe un risparmio di svariati milioni di euro in quanto ridurrebbero i tempi di permanenza in mare delle navi rispetto alle rotte attuali. Tanti gli interventi di riqualificazione dell' area portuale previsti nel progetto: ristoranti, spazi per il tempo libero, campi sportivi, distributori di carburante.

Intanto, oggi una delegazione di imprenditori siciliani incontrerà a **Palermo**, Segree Dai, presidentessa dell' organizzazione cinese Eupic, che sarà in città in visita ufficiale. «Si tratta - commenta Alessandro Albanese, vicepresidente vicario di Sicindustria - di una tappa strategica, parte di un business tour europeo che assume un significato maggiore in vista della prossima visita del presidente cinese Xi Jinping. Sicindustria-Enterprise Europe Network lavora da anni per preparare le proprie imprese al mercato cinese e la collaborazione con Eupic, che come noi fa parte di Ecn, la rete della Commissione europea che sostiene le pmi nei processi di internazionalizzazione, ricerca e innovazione, rappresenta un valore aggiunto importante».

Secondo l' Istat il giro d' affari della Sicilia con la Cina si è attestato, nei primi tre trimestri del 2018, intorno ai 180 milioni di euro di importazioni e 154 milioni di esportazioni, con un incremento superiore al 212% rispetto al 2017. «È per questo che -aggiunge Albanese - non possiamo permettere che le nostre imprese perdano una tale opportunità consapevoli che per la Sicilia si aprono scenari importanti».

Sul versante nazionale, infine, si infittisce il dibattito sulla «Via della seta». Il premier Conte difende l' intesa con Pechino e nega rischi di colonizzazione spiegando che il memorandum d' intesa offre opportunità per le nostre imprese, ed è compatibile con la collocazione italiana nella Nato e nel Sistema integrato europeo. Ma Salvini afferma che la sicurezza nazionale viene prima di tutto e ribadisce di non volere che l' Italia diventi la colonia di qualcuno. Arriva anche la garanzia del Quirinale per gli Usa sul memorandum d' intesa Italia -Cina: è «molto meno pregnante» di tanti altri siglati da Paesi europei e le regole d' ingaggio italiane sono «molto più severe e stringenti» del documento



Ue. L' Italia «guarda con grande attenzione alla posizione Usa», scrive il presidente della Repubblica , «ma ricorda che il 5G non è nel memorandum». Anche la Cina replica a Bruxelles, ricordando che con la Ue c' è una partnership strategica complessiva, e fonti Ue precisano di non essere preoccupate perché c' é il fondamentale paletto di non poter negoziare accordi in contrasto con la legislazione europea.

La Prealpina

Palermo, Termini Imerese

Anche Palermo guarda a Oriente

PALERMO Il progetto è ambizioso: fare di **Palermo** il primo **porto** hub in Europa, con 16 milioni di container movimentati all' anno due in più di Rotterdam e un' occupazione tra diretto e indotto quantificata in 435 mila persone. Alcuni rappresentanti di un fondo d' investimento di Shanghai, una decina di giorni fa, hanno incontrato i vertici di Eurispes, il centro fondato e presieduto da Gian Maria Fara. La riunione si è tenuta a villa Zito; gli emissari hanno preso visione dei documenti, già presentati in alcune missioni internazionali in Cina. Un' operazione da 5 miliardi di euro, da condurre in project financing , che farebbe del **porto** di **Palermo** uno snodo nevralgico per il traffico delle merci tra l' Asia e la sponda sud del Mediterraneo. Adesso si guarda con molta attenzione alla visita a **Palermo** del presidente della Repubblica popolare cinese, Xi Jinping, che sarà in città il 23 marzo con al seguito una folta delegazione di manager e uomini d' affari interessati proprio al business dei porti in Italia, tra i punti del capitolo Cina sul quale è impegnato il governo Conte. Per il responsabile Eurispes dipartimento Mezzogiorno, Saverio Romano, «il progetto del **porto** hub per la sua portata e per la sua lungimiranza rappresenta uno strumento importantissimo di sviluppo del territorio». «Senza infrastrutture e investimenti il Sud del Paese non ha chance per il futuro», aggiunge Romano. Il progetto è stato definito da Istmo, studio d' ingegneria di **Palermo** che ha lavorato quattro anni per elaborarlo ed è stato presentato ufficialmente nei giorni scorsi. Alla riunione con i rappresentanti del fondo di Shanghai, che hanno visionato l' area del **porto** anche dall' alto, erano presenti Saverio Romano e i componenti del comitato scientifico di Eurispes.



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

sabato 23 la visita del presidente Xi Jinping

Palermo, 5 miliardi per il porto Colloqui attivati con fondo Shangai

alfredo pecoraromichele guccionePalermo. Il progetto è ambizioso: realizzare a **Palermo** il primo **porto** hub in Europa, con 16 mln di container movimentati all' anno (due mln in più di Rotterdam) e un' occupazione di 435 mila persone.

Alcuni rappresentanti di un fondo d' investimento di Shangai hanno incontrato i vertici di Eurispes, il centro fondato e presieduto da Gian Maria Fara. La riunione si è tenuta a Villa Zito; gli emissari hanno preso visione dei documenti, già presentati in alcune missioni internazionali in Cina. Un' operazione da 5 mld di euro, da condurre in project financing, che (secondo il piano presentato pubblicamente mesi fa) farebbe di un' area in realtà molto esterna al **porto** di **Palermo**, esattamente vicino a quella che oggi ricade sul porticciolo peschereccio della Bandita (dove forse non si farà più l' Acquario), uno snodo nevralgico per il traffico delle merci tra l' Asia e la sponda Sud del Mediterraneo.

Ora si guarda con molta attenzione alla visita a **Palermo** del presidente della Repubblica popolare cinese, Xi Jinping, che sarà in città il 23 marzo con al seguito una folta delegazione di manager e uomini d' affari interessati proprio al business dei porti in Italia. Nella prima visita di Stato in Italia di Xi Jinping, nel pomeriggio del 23 marzo è previsto il trasferimento a **Palermo**, in forma «privata».

Per il responsabile Eurispes dipartimento Mezzogiorno, Saverio Romano, «il progetto del **porto** hub per la sua portata e per la sua lungimiranza rappresenta uno strumento importantissimo di sviluppo del territorio». Il progetto è stato definito da Istmo, studio d' ingegneria di **Palermo** che ha lavorato quattro anni per elaborarlo. Alla riunione con i rappresentanti del fondo di Shangai, che hanno visionato l' area anche dall' alto, erano presenti Saverio Romano e i componenti del comitato scientifico di Eurispes Nicola Piazza e Giovanni Battista Rubino. Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma sul mare estesa 200 ettari, collegata all' entroterra con una superficie di ulteriori 100 ettari per consentire alle grandi navi merci da 400 metri di movimentare circa 16 mln di container all' anno a fronte dei 10mila attuali. Per gli armatori sarebbe un risparmio di svariati mln in quanto ridurrebbero i tempi di attesa al largo.

Va detto che il piano deve ancora trovare risponidenza negli strumenti urbanistici, anche se finora - a quanto si apprende da fonti vicine al dossier - nei primi contatti istituzionali non avrebbe ricevuto dei «no» secchi, ma cordiali disponibilità a discuterne. La competenza è anzitutto di Regione e Comune. Bisognerà però trovare un compromesso sul fatto che, sebbene l' iniziativa esuli dall' area portuale vera e propria, il nuovo Prg del **porto**, gestito dall' Autorità del mare della Sicilia occidentale, prevede invece lo spostamento del traffico merci a Termini Imerese e la trasformazione del **porto** di **Palermo** in un grande hub crocieristico e turistico aperto alla città.



Porto Trapani: Cgil, dominano incuria e burocrazia

"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, 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 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", spiega Cutrona: "L'incidente è scaturito dall'incuria e dall'abbandono 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".



Concessioni, Paita (Pd): «A rischio gli investimenti nei terminal»

GIORGIO CAROZZI

Genova - «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 riprendendo così le notizie del Secolo XIX/TheMediTelegraph. «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.



«L' Italia non chiuda le porte alla Cina» / IL COLLOQUIO

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 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 uno quattro volte più popoloso. Le prospettive di crescita degli scambi sono a favore della Cina».