

Estratto Rassegna Stampa Assoporti sabato, 16 marzo 2019

Assoporti Associazione Porti Italiani Ufficio Comunicazione

data

sabato, 16 marzo 2019

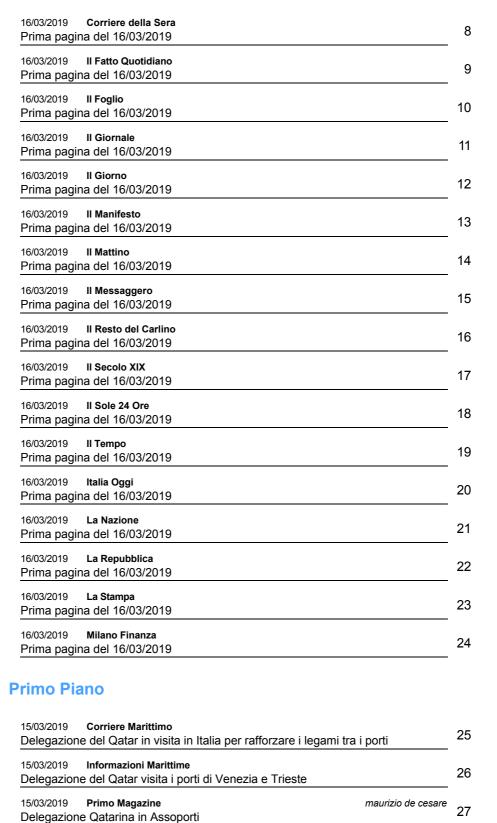




ITALIAN PORTS ASSOCIATION



Prime Pagine







Savona, Vado

15/03/2019 II Vostro Giornale
Area di crisi complessa, in Prefettura l' audizione della commissione del Senato

16/03/2019 La Stampa (ed. Savona) Pagina 46
Commissione del Senato in visita all' area di crisi

52



Genova, Voltri

16/03/2019 II Secolo XIX Pagina 9 La Cina non spaventa Genova «Noi siamo già pronti agli inve	estimenti sul porto»
16/03/2019 La Nuova Sardegna Pagina 42 Tirrenia, una nave per Genova	GAVINO MASIA
16/03/2019 La Stampa Pagina 11 Genova apre all' avanzata cinese "Pronti agli investimenti sul	MATTEO DELL' ANTICO porto"
a Spezia	
15/03/2019 Primo Magazine Carico Eccezionale al Terminal del Golfo di La Spezia	maurizio de cesare
Ravenna	
16/03/2019 II Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41 Nave affondata, arrivato il pontone	
16/03/2019 II Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41 «Troppi incidenti»	
15/03/2019 Ravenna24Ore.it Navi alla deriva nel Candiano, Filt-Cgil: "Rivedere il regolame assistenza dei rimorchiatori"	ento, serve l'
Marina di Carrara	
15/03/2019 Ansa Fermata carretta mare a Marina Carrara	
16/03/2019 La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 48 «Carretta del mare» bloccata dalla capitaneria	
15/03/2019 lanazione.it Mdc: lo scalo in porto punta al record	LA NAZIONE
Livorno	
15/03/2019 Ansa Porti: Livorno, cambia il capo dei piloti	
15/03/2019 Corriere Marittimo Rixi: L' Italia recuperi il tempo perduto / Italian LNG Summit 2	019 a Livorno
16/03/2019 II Tirreno Pagina 21 Cambio al vertice dei piloti: il comandante ora è Simone Mag	giani
16/03/2019 La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 36 Cambia il capo dei piloti	
16/03/2019 La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 36 Così diventeremo l' hub del gas	
40/00/0040	0
16/03/2019 La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 36 I pescatori-spazzini fanno scuola L' Europa promuove Livorno	
, , ,	Redazione
I pescatori-spazzini fanno scuola L' Europa promuove Livorno 15/03/2019 Messaggero Marittimo	maurizio de cesare
I pescatori-spazzini fanno scuola L' Europa promuove Livorno 15/03/2019 Messaggero Marittimo Maggiani è il nuovo Capo dei Piloti del porto di Livorno 15/03/2019 Primo Magazine	maurizio de cesare



Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/03/2019 Corriere Adriatico Pagina 6 Il Cantiere delle Marche finalmente ha la banchina	
16/03/2019 Corriere Adriatico Pagina 7 Virgili accusa: «Ma la viabilità è imbarazzante»	_ _
15/03/2019 Primo Magazine maurizio de cesa Porto di Ancona: demolizione silos darsena Marche	re .
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta	
16/03/2019 II Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37 Marina yachting il 21 la scelta dell' elaborato vincente	_
Salerno	
16/03/2019 Cronache di Salerno Pagina 2 Stagione crocieristica, si parte: ritorna Costa	_
15/03/2019 FerPress "Le crociere a Salerno. Traffico, opportunità e criticità, previsioni". Si punta a superare i 95mila passeggeri	
16/03/2019 II Mattino (ed. Salerno) Pagina 25 di.t Rilancio crociere, dopo Costa obiettivo Msc «Duecentomila viaggiatori entro il 2022»	u. -
15/03/2019 II Nautilus Scritto da Redazion Rilancio delle linee marittime veloci in Campania	ne
16/03/2019 Il Roma Pagina 10 «Tutti i porti campani sono in crescita»	_
15/03/2019 Salerno Today Dragaggio del fondale al Porto di Salerno: i lavori inizieranno a novembre	_
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giova	nn
15/03/2019 Ansa Porti: Contship Italia avvia negoziato per cessione 50% Csm	_ ;
15/03/2019 FerPress Contship Italia: avvio negoziazioni per cessione MCT. Porto di Gioia Tauro resta operativo	
16/03/2019 La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39 Gioia Tauro passa a Msc	_ ;
15/03/2019 LaC News 24 Gestione del porto di Gioia, cambio della guardia sempre più vicino	
15/03/2019 Messaggero Marittimo <i>Massimo Be</i> Contship tratta con Msc la vendita di Mct	elli (
15/03/2019 SciroccoNews Porto di Gioia, Contship avvia il negoziato per la cessione del 50% di Csm	_
15/03/2019 The Medi Telegraph GIORGIO CAROZ Gioia Tauro: Contship conferma la trattativa con Msc	ZI (
Olbia Golfo Aranci	
16/03/2019 La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 21 La seduta del Consiglio	<u> </u>
16/03/2019 L'Unione Sarda Pagina 52 In Aula bilancio, porto e disabilità	,





16/03/2019 Giornale di Sicilia (ed. Siracusa-Ragusa) Pagina 31 Carne e pesce avariati: scatta maxi sequestro a Milazzo	96
15/03/2019 Stretto Web Porto di Milazzo, maxi sequestro di carne avariata: era pronta per essere imbarcata [DETTAGLI]	97
Palermo, Termini Imerese	
16/03/2019 Giornale di Sicilia Pagina 27 La nave Mare Jonio riprende il mare	98
16/03/2019 La Sicilia Pagina 6 Il piano: dal canale di Suez basi in Egitto e Marocco, il perno centrale è la Sicilia	99
16/03/2019 La Sicilia Pagina 6 michele guccione «Sicilia strategica ma fate trovare a Xi una Palermo pulita»	100
Trapani	
15/03/2019 Alqamah Il Porto di Trapani cambia pelle	102
15/03/2019 giornaledisicilia.it FRANCESCO TARANTINO Il porto di Trapani si rinnova per i turisti: presentato il restyling della struttura	103
Focus	
15/03/2019 FerPress Via della Seta: Merlo (Federlogistica Conftrasporto), rischiamo di perdere risorse Ue per TAV ma andiamo a cercarne in Cina per altre opere	104
15/03/2019 Messaggero Marittimo Redazione Conte dice sì alla Via della seta	105
15/03/2019 Port News di Marco Casale Sulla Via della Seta l'Italia non remi contro	106
16/03/2019 Corriere della Sera Pagina 18 Alessandro Trocino Italia-Cina, la Lega attacca: non siamo stati coinvolti Conte: tutelati i settori chiave	107
16/03/2019 II Sole 24 Ore Pagina 4 Gerardo Pelosi «Cina, nessuno strappo con Usa e Ue»	108
16/03/2019 La Stampa Pagina 10 CARLO BERTINI AMEDEO LA MATTINA Via della seta, ok al memorandum Ma Salvini teme la reazione Usa	110



SABATO 16 MARZO 2019

Corriere della sera

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821 Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510





SETTEGIORNI

Il premier equilibrista tra Lega e M5S I nodi della Cina e della Torino-Lione

di Francesco Verderami a pagina 21



L'intervista Briatore: le concessioni per le spiagge? È vero, paghiamo poco

di Gian Antonio Stella a pagina 35



Nuova Zelanda L'attacco in un agghiacciante video di 17 minuti. Il terrorista fermato da un ragazzo a mani nude. Scontro su una frase di Salvini

age di islamici in diretta sui socia

Suprematista bianco entra e spara in due moschee: 49 morti. Sull'arma i suoi modelli, da Breivik a Traini

QUEILIMITI INVALICABILI

uando Bin Laden rase al suolo le Twin Towers di New York, Ferruccio de Bortoli, allora direttore del Corriere, scrisse un fondo intitolato «Siamo tutti intitolato «Slamo tutti americani», che rappresento alla perfezione il sentimento della grande maggioranza degli italiani. Mi sono chiesto se avrei potuto cominciare questo pezzo con la frase «siamo tutti musulmani». Se cioè schierarsi, oggi come allora, dalla parte delle vittime, avrebbe ugualmente interpretato un sentire unanime. Temo di no. Da quel terribile settembre di 18 anni fa infatti, lo scontro

infatti, lo scontro di civiltà, per quanto esorcizzato da intellettuali illuminati e autorità religiose, ci è purtroppo entrato nella testa. Una coppia concettuale si è radicata nei nostri cervelli: noi e loro. Noi europei e loro migranti. Noi americani bianchi e loro americani neri. Noi cristiani eloro musulmani. È in questa rappresentazione collettiva, che si è fatta spazio anche nell'intelletto dei migliori di noi, di persone peraltro gentili, razionali, moderate, che si deve cercare l'uovo del serpente. Ogni tanto quell'uovo si schiude, e il serpente uccide. Come è successo ieri a Christchurch (che nome per una strage anti-islamica). e loro musulmani. È in

di Daniele Sparisci

strage in Nuova Zelanda. Un suprematista bianco spara in due moschee di Chri-stchurch: 49 morti. L'uomo, Brenton Tarrant, 28 anni, au-straliano, ha lasciato un ma-nifesto di rivendicazione anti-immirrati dove si dichiara un immigrati dove si dichiara un sostenitore dell'Italiano Luca Traini. La strage ripresa sul web: 17 minuti di terrore. Il killer bioccato da un ragazzo a mani nude. Arrestati altri due uomini e una donna. Polemi-ca per una frase di Matteo Sal-vini: «L'unico estremismo che merita di essere attenzio-nato è quello islamico».

da pagna 2 a pag da pagna 2 a pag Carioti, L.Cremonesi ignani, Giambertone, Ippolito, Martirano, Rastelli



LE POLEMICHE

L'orrore in rete per ore Accuse a Facebook & Co

L'IDEOLOGIA IN 74 PAGINI

«Resistere all'invasione» Manifesto anti-immigrati

Brenton, il killer che si ispirava ai videogiochi

Un'immagine del video dove s è autoripreso Brendon Tarrant prima di fare la Nuova Zelanda



di Alessandra Muglia e Marta Serafini

L'infanzia in Australia, i risparmi investiti in Bitcoin, il ritratto di Brenton Tarrant. a pagina

Il clima, la Terra Manifestazioni in tutto il mondo

Manifestazioni in tutto il mondo per salvare il pianeta. Milioni di giovani in piazza (nella foto un ragazzo a Vienna continua a pagina 36 da pagina 10 a pagina 1

Milioni di ragazzi La grande marcia

di Aldo Cazzullo e Giangiacomo Schiavi

GIANNELLI



Un'impensabile speranza

MORTA LA TESTE DEL CASO RUBY: SI INDAGA «Avvelenata

con le radiazioni» Il giallo Fadil

mane Fadil, la modella mane Fadil, la modella teste nel processo Ruby contro Silvio Berlusconi, è morta avvelenata da un mix di sostanze radioattive. Al suo avvocato aveva detto che temeva di essere stata avvelenata. Si Indaga per omicidio.



IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Le radiazioni>
allo Fadil

adil, la modella
di processo Ruby
vio Berlusconi, voelenata da un mix
e radioattive.
voelenata da un mix
e radioattive.
ra di essere stata
a. Si inadaya
dio.

alle pagine 30 e 31 Guastella, Serra



Non in suo nome

ne, mentre la sua tomba veniva

ne, mentre la sua tomba veniva ripetutamente profanata da un ripetutamente profanata da un disconsidade de l'Isia svedese si guardava bene da le polizia svedese si guardava bene da le putra l'izare. L'assassino di Ebba aveva voluto vendicare l'uccisione dei soldati dell'isis in Siria e adesso la ruota dell'odio stava usando i l'immagine di un'innocente per produrre nuovi cadaveri che qualcun altro, un giorno, avrebbe cercato di vendicare. Serviva un urito di umanità per spezzare la catena, per togliere almeno un alibi al male. La madre e il padre di Ebba hanno capito che quell'urio toccava loro. «Nessuno potrà mai uccidere nel nome di nostra figlia», hanno gridato. Il resto è silenzio.





II Fatto Quotidiano



L'80% degl'italiani apprezza l'Anticorruzione del M5S: è la legge più popolare Ma i 5Stelle calano nei sondaggi. Manca la comunicazione o l'informazione?





Sabato 16 marzo 2019 - Anno 11 - n° 74 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230









E VALDAMBRINI A PAG. 18-19

Giovedì Conte vedrà Macron per convincerio a non fare il Tav



Cina, la Lega cede sul patto. Prodi: "La Ue risponda unita o perderà"

DELLA SALA, PALOMB ERICCIARDI A PAG. 8 - 9

AFFARI SPAZIALI

Civiltà Cattolica e gli asteroidi "turbocapitalisti"

» GUY CONSOLMAGNO

delle Na-

I RAGAZZI IN SCIOPERO Oltre 100 Paesi, 1 milione in Italia Ecco chi uccide il pianeta: dal carbone agli allevamenti

I giovanissimi invadono le strade del pianeta con il Global Strike per il clima. Centomila a Milano, piazze piene anche nelle nostre altre città. Chi inquina di più: Cina al primo poi Usa, Europa e India

O CANNAVÒ, GAITA E GIARELLI A PAG. 10 - 11

IL LIBRO INEDITO

LE SUE MEMORIE

SCRITTE PRIMA DI MORIRE

DI RADIAZIONI.

NELLA GLINICA. CHE NON AVVERTI **GLI INQUIRENTI**

SLINDAGA PER OMICIDIO. UN MESE DI AGONIA

SUI BUNGA BUNGA

AMBIENTE, ORA SI ESAGERA CON LA "BAMBINOCRAZIA"

O DANIELA RANIERI A PAG. 13

QUELLE TRECCE DI GRETA E L'ENCICLICA DEL PAPA

O GIOVANNI VALENTINI A PAG. 13



/ ÷ \ \ | =

ARCORE

LE RESTITUZIONI

Caso Sarti, ecco l'email che può smentire Bogdan

LILLO E MASSARI A PAG. 6



CUTUGNO "BANDITO"

"Signori d'Ucraina, lasciatemi cantare e non rompetemi"

MANNUCCI A PAG. 20



La cattiveria 🍕

Carlo Calenda dibatterà a Roma con Steve Bannon. Ormai lo mandano a fare i lavori che il Pd on vuole più fare WWW.FORUM.SPINOZA.IT

dalle nuove Br). SEGUE A PAGINA 24

Vieni avanti, gretino

» MARCO TRAVAGLIO

eri, leggendo per il terzo giorno consecutivo le di-chiarazioni d'amore dei po-litici italiani a Greta Thunberge le prime pagine dei giornaloni sui giovani di tutto il mondo chi le difendora dei grandi incesuigiovanidituttoi ilmondoche lo difendono dai grandi inqui-natori, ho verbalizzato una fa-stidiosa sensazione che mi per-vade da tempo: o sono pazzo io, o sono pazzi gli altri. Sono mesi che l'autoproclamato Partito del Pil ci spiega a reti, edicole e Camere unificate che bisogna albecessa i cantiori maltiplica. Camere unificate che bisogna sbloccare i cantieri, moltiplica regli appalit, trivellare il mare, costruire nuovi quartieri, grattacieli e "boschi verticali" abbattendo quelli orizzontali (il "modello Milano", maj più senza), cementificare e asfaltare ovunque, aprire discariche e inceneritori in ogni angolo, e guai atassare le auto inquinanti perchè quelle ecologiche si fanno solo all'estero (qui non si usa) e non sta bene favorire lo straniero invasore e penalizzare la Pca, e guai a rinunciare a Tay, Tap, e guai a rinunciare a Tay, Tap, e guai a rinunciare a Tav, Tap, TerzoValico, Gronda, estrazionerzo vanco, Gronca, estrazzo-ni petrolifere, e pazienza per le aree verdi (gli alberi rompono i coglioni e non fatturano) oblu (i fiumi e i torrenti sono bagnati e non edificabili: meglio intom-barli sotto il cemento).

barli sotto il cemento).

I leader e i governatori pidin-forza-leghisti parlano a una sola voce come Carlo Verdone-Armando Feroci in riva
Tevere ne "Il gallo cedrone":
"Signori Elettori I Ma'sto fiume
ce serve o unu ce serve"... Se nun
ce serve, e io dico che nun ce serue levàmola, prolevàmola, prove, levàmolo, sotteràmolo, prosciugàmolo! Seguitemi bene in scuigamoio! Seguitemi bene in questa mia straordenaria intui-zione: al posto del fiume, una lunga lingua d'asfalto a tre cor-sie. Los Angeles! Risultato, due punti virgolette: traffico azzerato, inquinamento disintegrato, guardo a destra e vedo verde, guardo a sinistra arivedo verde. guardo a sinistra arrivedo verde, guardo in alto e vedo le rondini senza più l'ombra di un gabbia-no, guardo in avanti e se score, signori, finalmente a Roma se score! Parafrasando la frase di un grande autore del passato ma di una modernità straordenaria, d'una modernità straordenaria, io dirò: con me se va nella città ridente, con me se va nella città ridente, con me se va nell'eterno splendore. Grazile¹⁷. L'ultima impellenza, urgentissima da 29 anni fino a tre giorni fa, era scavare subito nelle Alpi ilbuco più lungo del mondo per trasportare a dalta velocità merci inesistenti con qualche minuto d'anticipo da Torino a Lione, così da far girare 15-20 miliardi in un cantiere che finge di fare cose da 15 anni e nedurerebbe altrettanti creando la bellezza di 450 posti di lavoro e infestando di posti di lavoro e infestando di Co2 (12 milioni di tonnellate) e Co2 (12 minori di tonneliate) e altre emissioni venefiche, ce-mento, acciaio, rame, amianto, materiali radioattivi e polveri la Val di Susa, che curiosamente non ne vuole sapere (subornata dai famigerati anarchici e/o dalle nuove Rr)





IL FOGLIO quotidiano spel in Abb. Pr





"L'Ucraina difende i valori europei dall'aggressione russa, ma in occidente non lo capite". Parla l'arcivescovo di Kiev, Shevchuk

DE MATTEO MATZUZZI

to", dice al Foglio Sua Beatitudine Sviatosiav Shevchuk, arcivescovo maggiore di Kiev-Halye, nonché capo e padre della chiesa greco-catolicia ucraina. Lo è da otto anni, quando giovanissimo (quarantunenne) fii eletto a tale carica dal Sinodo locale e confermato da Benedetto XVI. Una conversazione con lui non può che partire dalla situazione in cui versa ia sua terra, dilanista da un conflitto che ormai si Tascina da troppi accono questa aggressione contro di loro dal punto di vista scono questa aggressione contro di loro dal punto di vista scono questa aggressione contro di loro dal punto di vista.

quello che oggi viviamo qui, che cerchiamo di risolvere, prima o poi diverrà ricchezza di tutta l'Europa. Co diverrà ricchezza di tutta l'Europa. Ci fa male che l'Europa ne lo ll'Ucraina e recolo nell'Europa. Ci fa male che l'Europa occidentale si dimentichi di noi: abbiamo bisogno della vostra solidarieta, della vostra rificasione sui futuro dell'Europa. Peccato che in questa rificasione l'Ucraina non sia sempre presente. Abbiamo bisogno della vostra collaborazione perché abbiamo molto da offirire anche a voi, e così insteme potermo essere più forti, e anche avere a voi, e così insteme potermo essere più forti, e anche avere sa veramente vivere e prosperare". L'invito è quello a "visitare il nostro pasce, per vedere come sono visuti e professati dal popolo ucraino - che con il proprio sangue difende la partia e l'Europa - i valori europei, quelli della dignità della persona umana, del bene comune, della solidarietà e della

sussidiarietà".

Europa è un concetto che ritornerà spesso nel dialogo o l'archevescovo, spesso sembra usato addirittura quasi come nonimo di Ucraina. Il riferimento non è tanto alla costruzi sittuzionale, a palazzi di Bruxelles, quanto all'enorme ser toio culturale e sociale che per secoli ha plasmato un'ident che fino al Novecento permeva anche la terra ucraina, pa dell'impero multinazionale asburgico, almeno in una si parte. Shevchuk lo fa capire quando ricorda che "Ucrain un paese curopeo, e non solo da un punto di vista geografi St parfa di Europa orientale, ma pur sempre di Euros St parfa di Europa orientale, ma pur sempre di Euros di el contenta e e cresciuto pel contesto della cultura europea, gior dosi dell'incontro dell'esperienza bizantina e di quella o dentale-latina".

La cultura dell'odio diventata mainstream

Per la prima volta il vademecum ideologico della teoria suprematista rappresenta non un substrato della civiltà ma una cultura compatibile con la nuova dottrina politica dominante. Che cosa ci dicono le stragi nelle moschee della Nuova Zelanda

politica dominante. Che cosa ei dicono le rarissormare gli attentati compiuti ieri una pruva capace di certificare ia nascita una pruva capace di certificare ia nascita prendere presto il controllo del mondo a colpi di fucile significa voler osservare la strage di Christchurch con lo sguardo di chi e interessato pia buttaria in caciara che a capire un fenomeno. Le quarantanove persone uccise leri da un attentatore austraciano di ventotto anni, che prima di spararociale del controllo con lo capace del controllo del mondo de colori del mondo con in cere supernatiata bianco", sono il a testimoniare un problema che ha a che fare non con i presunti mandanti morrali degli stragisti neoceiandesi ma con la proliferazione di un sentimento politico diventato carburante di un nuovo-vecchio estremismo i ca ultura dell' odio. La cultura sun, il neonazismo, il neonazismo, il neonazismo, il neonazismo, il neonazismo, il neonazismo, il neonazismo di diventato carburante come quella verificata ai dottore e Pittsburch, quando nel corto dell' attentato antisemita più grave della maissa di ottore e Pittsburch, quando nel corto dell' attentato antisemita più grave della maissa di ottore e l'iscono dello straniero ha apreto il fucco in una sinagoga uccidendo undici persone e ferendone altre sei Geocno l'Anti-Digiusation Leogue, il 71 per cento degli attentati mortali compiuti negli Statt Uniti tra i 2006 e il 2017 è stato commesso da membri dei movimenti di estrema destra o di supremaziani compiuti negli Statt Uniti tra i 2006 e il 2017 e stato commesso da membri dei movimenti di estrema destra o di supremaziani compiuti negli Statt Uniti tra i 2006 e il 2017 e stato commesso da membri dei movimenti di estrema destra o di supremaziani con piuti negli Statt Uniti tra il 2006 e il 2017 e stato commesso da membri dei movimenti dei strema destra o di supremaziani con piuti negli stattantari ri- ri nomi dei vari personaggi responsabili di atti violenti nei confronti dei stratica vi di Cristchure ce rea anche il no centro di cari person

stragi nelle moschee della Nuova Zelanda
autore della sparatoria a Macerata contro
cittadini stranieri, e uno degli attentatori
prima di sparare ha definito Trump nel suo
manifesto anti immigrati come "simbolo
della rinnovata identità bianca" - vule la
pena segnalare quello che ci sembra essere il vere cortocretuto di fronte al quale si
il punto in fondo è questo: per la prima volta il vademecumi delogico della teoria suprematista, una violenta miscela di odi oriversata contro i diensori dell'integrazione,
della diversità, del globalismo, dell'internazionalismo che mette insisme i gesti di
Luca Traini, gli attentati in Danimarca di
Andres Brevitx, gli omicidi in una chiessa
afroamericana di byian Roof, le pugnalate
tatacchi alle mosche di Darren Osborne,
rappresenta non un substrato della nostra
civiltà politica ma una cultura non incompatibile con una nuova dottrina politica dominante, fatta di nazionalismo spinto, doi
contro il globalismo, sospetti contro le diversità, demonizzazione dell'integrazione,
reforriea dell'invasione. Il dato su cui dolisti anti sistema che leggendo il manifesto
di Brenton Turrant, la guida del commando
di attentatori in Nuova Zelanda, hanno sertiti qualche modo riccheggiare alcune
dell'odio quotidiano è questo ma la grammantica dell'odio aiuta o no a combattere
tutti coloro che vedono nell'eliminazione
re i problemi del mondo?' I mandanti moralisto antica dell'odio aiuta o no a combattere
tutti coloro che vedono nell'eliminazione
re i problemi del mondo?' I mandanti morali non esistono ma trassformare quello che
candar web in un'apenada di governo significa creare le condizioni on per
osteggiare ma per legittimare un non
voculto. Il suprematismo omici dado
eli, prima del prossimo tvect.

Il "replacement" interno al cristianesimo

I valori cristiani che da sempre difendiamo non sono il fideismo irrazionalista

Milano. "Chiedetevelo, che cosa farebbe Papa Urbano III". Il fluviale documento postato dall'attentatore di Christchurch si initiola "The Great Replacement" e non è il initiola "The Great Replacement" e non è il in ordine di parao in chiesa, ma la nea di altright superentista e religiosa evangeli-ca e persino in molti settori di quello che un tempo si poteva definire, in area catto-lica, traditionalismo e che oggi sta evol-cuedo in qualescosa di diverso. Un capitolo del testo è rivolto "ai cristiani" e inizia con una citazione dell'Appelio di Ciermont di stianità che diede il via al movimento popolare (e po pollicico che portò alla Prima crociata legittimando, secondo gli storici, un'idea di guerre santa cristiana d'aggressione. E' un testo che parla la lingua della

Manuale per stragi

Il manifesto dell'attentatore spiega ai simpatizzanti che questo è soltanto l'inizio dell'espansione

New York. Lo stragista che ha ucciso 49 musulmani in Nuova Zelanda ha postato su internet un manifesto di settantacinque pagine per spiegare la sua ideologia e per essere sicuro che circolasse con la massima diffusione possibile l'ha archiviato su molti siti, in modo che non ci fosse la possibilità per un solo gestore di cancellarlo subiti de di bloccarne la lettura. Quando i siti che optitavano il testo l'hanno eliminato che optitavano il testo l'hanno eliminato recono della siti siti e così sarà per sempre. Resterà tra gli altri scritti che circolano tra gli estremisti di destra, come "The Turner Diaries", un cattivo romanzo di fantacienza scritto nel 1978 da un suprematista che descrive una guerra di sterminio degli americani bianchi contro le altre razze. oppure come "2003 - Una dichiarazione di indipendenza europea", il tomo di 1.500 pagine del nazista norvegese Anders Breivik.

religione, e parla di un "great replacement" religioso. Di una sostituzione interna alla fede: che però non è quella dei musulmani al posto dei cristiani, e nemmeno quella del "disastro edonista" che ha infiacchito i bevari sobite musa che non si lasciavano fregare le proprie donne. Diec cose cui, l'attentatore: "lo sono contrario cese cui, l'attentatore propolo". "Le virti finali di una nazione che muore sono la tolleranza e l'apatia". E anche: "La verità è che l'occidente ha uccis la nozione di dio minuscolo, ndri e ha provveduto a soctivati e non unila... il risultato è una società senza un solido credo, uno scopo e chiliano rampante, consumismo e individualismo". (Orippa segue a popira quatro) "Ho sangue europeo"

Le parole dello stragista che sono mainstream nell'Ue sovranista. Dall'invasione alle ong all'uomo forte

Milano. "Le origini della mia lingua sono curopeo, la mia cultura è europeo, la mia cultura è europeo, la mia coltica he positiche sono europeo, le mia identifià è europea e, cosa più importante di tutta, til mio sangue è europeo". Lo stragista di Christichurch, la terra città per grandeza della Nuova Zelanda da gli abitanti di Bologna). Sulla costa orientale dell'Isola del sud, nel suo manifesto paria di sè come di un europeo che combatte corriori sone curope che vogitazione "etnica sul continente. "Ma non s straliano?", si autochiede in questo mento di oltre 70 pagine che spiega m zioni e riferimenti culturali dell'atta musulmani nelle moschee di Christet che sorgono su chiese sconsacrate (ques tadina fu fondata da un conservatore in

Perché il nuovo mondo, che punta ad abbattere Cristo, gli oceani, il sole per farne plastilina nelle mani dell'homo ultrasapiens, ha bisogno dell'idoleggiamento dei bimbi, ultima risorsa per trasformare in orchi chi denuncia ideologie allucinogene

ECCE GRETA

umorismo profetto, da Pasolini, Garboli, Cal-vino, Fofi e tutta una generazione di critici e scrittori in fregoia di bambinaggione lirica. Il pastiche in versi, parodita testrale e altro, anti-tipa il lamosci. Pso, ma non ho i grove', gri-dato da IPP, un amo prima della sua morte (IPPA, unle pagino del Corriere di Ottone. El-sa ci ingiungeva di credere alla sua testimo-nianza innocente e ragazzira con la stessa pe-nianza innocente e ragazzira con la stessa pe-nianza innocente e ragazzira con la stessa pe-

versa a quella dell'aventura e della sopravivena tecnica dell'erre di Daniel Defoe.

Altro che money, follow the kid. Tutta la mova visione del mondo, che punta ad abbattere Cristo, ma anche il sole, la luna, le maree, la terra, gli oceani, i celle, per farne plastitina nelle mani dell'homo ultrasientes, ha bisopno dell'idoleggiamento dei bambini. Sone luttina risorra pedofila por colpire con l'idologia l'oggettività, chè che objere con l'idologia l'oggettività, chè che colpire con l'idologia l'oggettività, che che colpire con l'idologia l'oggettività che colpire con l'idologia l'oggettività che collisione che control della rapione critica e della fede trascendente quando necessario, a mezzo della sun nezzo della successario a mezzo della successario della successario della regione critica della successario della

position in west, parvoid scottraine a altro, and cipius in financo "Joso, ma non hole prove", spridato da PPP, un amo prima della sua morte (1974), sulle pagine del Corirero di Ottone. El-sa ci ingiungera di credere alla sua testino-mianza innocento i positioni del control i positioni in tota control i positioni in lotta control in lotta control i positioni in

sé itessa da miliardi di santi, mettere in siereza il futuro, che è un l'ipseti dell'irrealità, e sopra tutto bisogna attribuire al signore della terra e del tempo, l'uomo senza Dio, ogni capacità eugenetica e inegeneristica in biologis, ibi obi boi, o in governo della storia, che per il Bardo era tragicamente una suturata senza senso, il raccordo di un idiota. L'uomo che vuole cambiare il elima con il sostegno dell'imnocenza, in una corsa irrazionale con il misitero energetico del sole nell'universo. Esce Greta.

Come salvare Greta dai gretisti

Non possiamo regalare la terra agli ambientalisti fricchettoni

Non possiamo regalare la terra

Al direttore - Giovedi sera mi telefona la
mia piccola Emma di nove anni e mi dice:

"Babbo, domani mattina vado dalia nonan
perche la maestra fia sciopero per advare i
liano fantatia, che non abusu degli scioperi e ha spiegato bene loro le ragioni della
mobilitazione. Inizio da qui per dire la mia,
solo la mia idea. E dire a tutti gli amici che
non condividono la mobilitazione di ieristate sbagliando. Sono consapevole di tutte
le ipocrisie, delle furbate, persino della cattiva coscienza che può celarsi diutro il "gretismo". Capisco tutte le contraddizioni che
non condivido di perio di perio della cattiva coscienza che può celarsi diutro il "gretismo". Capisco tutte le contraddizioni che
no considera di perio della politica di considera pure cono della politica italiana, qualcuno le considera pure cono edi sinistra, ma cosa c'entra
attaccare una bambina, le sue trecce, i suot
eccessi? State shagliando! Primo. C'e un atteggiamento troppo ideologico negli ambientalisti, ma anche nel regazionisti. Vi
bentalisti, ma anche nel regazionisti. Vi
proventare della regione, che però preserva le sue centrali a carbone. Secondo. L'ambiente – la cura del reado, consentitenti di
usare questa espressione come eredente – è
coso troppo seria per l'asciaria nelle mani

chilistic onestamente, vedo gli under venti molto seri o corcetti. Tra la nuciea trap che paria di auto di lusso, donne e gioleili e il futuro della terra, abbiano qualche dubbio? Voi che avete scioperato su tutto e col sottofondo degli Inti-Illimani, a cui cambiavate i testi per farli più tosti e ora sfoderate la penna rossa, pretendete rispor propositi vo leucidità? Non fate i vecchi. Se vogilamo dei cittadini consapevoli, incorragiamoli a partecipare e a mobilitarsi e anche a sbagiare, non sand difficile fare meno errori di ovo. Quarto. Mi sono infereccito per lo sciopeper lo snobismo autioperato di alcuni striacioni. Ma bisogna smetteria col "controcorrentismo". E solo un'altra forma di conformismo. Il rifornimento narcisista che ci di al nostra platea di follower, ci rende schiavi. Se vogilamo abavare Greta dai gretisti, come dice il bravissimo Roberto Vicaretti, e dai troppi grettini, questa partita ci ripasarda. Ci sono ambientalisti seri e competenti e si busico di mi un industrialismo moderno e sessenibile, che è anche più conveniente. Sono un sostenitore dell'auto elettrica ma ho spiegato che, senza infrastrutture e un nuovo ecosistema dedicato, fareno tardi e malo. Mi hano seritto che sono "pagato dalle loby dei diese!", Pate voi, mo ina figlia in on ina figlia in mi da della mona dell'ando dell'auto el sono "pagato dalle loby del diese!", Pate voi, mo ina figlia in oni ma figlia ino

Renzi vs Le Pen

Perché in Francia il talk è una cosa interessante, e da noi invece un circo di pernacchie e petomani?

 \mathbf{I} l'ritmo all'ultimo respiro, la scansione lo gica chiara e netta, la sensazione di assi stere a un evento, a un fatto interessante che fa la gioria dell'informazione e del ser

DI SALVATORE MERLO

vizio pubblico televisivo (quello francese), in un gioco sottile di vere intimidazioni e finte cortosie tra due leader, l'europeista e l'euroscettica, Matteo Renzi e Marine Le Pen, che si scontrano in un minuetto di schiaffi, e faisi complimentucci, che sono il contrappunto del rispetto grammaticale e sintattico. Una scoperta per lo spetitatore (italiano) di tulis kebwa, abituato comè – quando sopravvive – al monologo che umilia gli interlocutori e gli elettori, al sempliciamo arrangiato, sciatto, regressivo, monotono e persino gregario interpretato sempre dalle stesse bocche che si aprono e danno fiato al dibattito teleinvasato.

E allora alle 23 di giovedi, Renzi compare sugli schermi di France 2, il canale della tvi si stato, e dibatte con Le Pen, in francese, lingua che evidentemente padroneggia assai meglio dell'inglese. Venti minutti di fuochi d'artificio d'alettico. Lo sguardo canzonatorio, il silenzio ironico, la strategia del puntiglio e del ripieco, la rapidità degli scambi. "Madame, io ho molto rispetto per lei, ma devo dirie che lei non sa di cosa paria". "Monsieur, sono costretta a ricordarie che lei ha governato constretta a ricordarie che lei ha governato constretta a ricordarie che letto." E tutt'intorno nessuna piazza sbratiante, inente tabelle farlocche, nessun inviato di strada che sbatte il microfono tra i denti del primo che gli capita a tiro, niente opinionisti pronta beva o controfigure che si aglitano, chiamate a far casino in una rumorosa festate di fiatulenze pubbliche, Ma solo i protagonisti – in carne e ossa, niente controfigure – di due offerte diamentalmente opinote, evilimente impegnati in un confronto pieno de offerte diamentalmente opinote, evilimente impegnati in la conversazione de videntemente estetita. Per la consista di fiatulenze pubbliche, Ma solo i protagonisti – in carne e ossa, niente controfigure – di due offerte diamente de pedia lari.

E la questione e evidentemente estetita di prota de conversazione sta nella distanza dalle pario e dori una mono macora in il talla-

anche in Italia era un evento, certo spetta-colarizzato, ma non ancora mostrificato. La spilletta sfavillante sul bavero del Ca-valiero e il Tragico vestito marrone di Oc-chetto. Prodi che nel '96 si allenava per di-ventare più reattivo. D'Alema e Rutelli. Il nervosismo, le face, i colletti che si allen-tano, l'impressione di assistere a qualco-sa che ha un senso. Di Malo contro Zinga-retti' Salvini contro Renzi 'No. Macché. Il lumedi. Pussoro il martedi Girrusso. il sa che ha un senso. Di Maio contro Zinga-retit' Salvini contro Renzi? No. Macche. Il lunedi Fusaro, il martedi Giarrusso, il mercoledi trippa e il giovedi gnoechi, se-condo il menu poco costose e non molto appetibile dei palinsesti in disarmo d'una tivù in bancarotta intellettuale.

Altri guai con la Francia

Il ministro Le Maire mena duro contr l'Italia sulla Cina in un discorso non pubblico scovato dal Foglio

Roma. Il Poglio è venuto in possesso del-la bozza del discorso che il ministro dell'E-conomia frances. Bruno le Maire, ha pro-nunciato all'apertura della Giobal Market Conference della banca 3 Morgana Parigi, La bozza del discorso, quindi quella corre-cata dalle nute del sun gabinetto. In un pas-saggio che descrive lo stato dell'economia mondiale. Le Maire etta come fattore desta-bilizzante l'adesione del Italia al progetto cinese della Via della Seta, il funoso memo-randum che secondo il governo gialloverde "non cambia intente". (Modi camos tori

La Giornata

- In Italia

Piacordo con la Cina, l'Italia è l'unico pae-se che ha preteso le regole europee", ha detto il premier dopo un vertice di governo. Il vicepremier, Luigi Di Maio: "E' un accor-do commerciale, non un'intesa politica".

(articolo a pogena tre)

E' merta Imane Fadil, uno dei testimoni
chiave nei processi sul caso Ruby. "Dalle
analisi emergono chiari sistoni da a vvetenamento", ha fatto sapere la procura.

I giovani in piaza per difiendere l'ambiente:
"Siamo I milione in Italia", hanno detto gli
organizzatori. In tutto Il paese ei sono stati
235 raduni.

#

Bersa di Milane. Fise-Mib +0,80 per cento. Differenziale Btp-Bund a 241 punti.
L'euro chiude in rialzo a 1,13 sul dollaro.

- Nel Mondo -

DONALD TRUMP HA POSTO IL VETO SULLA PROPOSTA DI LEGGE apprevata giovedi dal Senato americano che si oppo-neva alla sua dichiarazione dello stato di emergenza per finanziare il muro al confi-ne con il Messico.

* * * *

ne con il Messico.

*** * # | peripaska ha citalo in quidisio Washington. Fer l'Oligarra le sanzioni che hanno colpitole sue aziende sono illegali.

*** * # Pyengyang ha minaccisto di bloccare i colloqui con gli Stati Uniti. Jo ha detto il viceministro degli Esteri nordeoreano.

** * # L'Uc'è pronta a multare Google. Margre-he Vestage, commissaria alla Concorrenza, lo annuncera la prossima settimana di-cono fonti al Financial Times.

** * * * * Ancora proteste in Algeria, il manifestanti chiedono le dimissioni di Boutefilka.

Il Cav. e gli italiani

N el magnifico paese in cui il pre-similiano Fedriga, che è contro l'ob-bligo dei vaccini, è finito all'ospeda-CONTRO MASTRO CILIEGA - III MAIRIZZO CINPA

Andrea's Version

Caso Giulia Sarti. Che fare? Criticare l'articolo di Giuliano Ferrara di teri sulla farsa della propositione delle repubblica grillina.

Convenire me la Repubblica grillina.

O fario proprio. Rifuggire ao delle vinne? O fario proprio. Rifuggire dillo pririo allo zolfo con cui Perrara denuncia l'indignazione femminista destaist avanti marsch per il corpo violato nel recenup porn? O presidiare con identico pririo? E infine. Biastimare il linguaggio del Fondatore a proposito della gestione grilloide delle finnane pubblice (pons. volevo dire pubbliche). O porre applaudi e, affinanera e, come si dice, battere il ferro finche è in calore?



II Giornale



il Giornale





SABATO 16 MARZO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XIVI - Numero 64 - 1.50 euro





Oggi in edicola il ventunesimo volume della «Storia militare d'Italia»

AMBIENTALISMO SPA

HANNO INQUINATO PURE I RAGAZZI

Migliaia di adolescenti nelle piazze di tutto il mondo per difendere la terra Ma la sinistra li strumentalizza soltanto per fini politici. E loro stessi...

di Vittorio Macioce

el nome della madre terra e il vener di come giorno santo. I ragazzi delle città d'Europa scendono in piazza, a battezzare una primavera che temono troppo calda, con il sogno di salvare questo pianeta ormai troppo piccolo e affollato, rimediando all'ultimo minuto agli errori di un'umanità a lungo cieca e sciagurata. Ti chiedi se tutto questo sia davvero una svolta improvvisa che piomba sul tavolo della politica e spiazza, rimescola le carte, cambia i confini del consenso, magari recuperando i voti di delusi e disillusi. C'è chi ci spera, anche in Italia. Gli elementi per

crederci ci sono tutti, sembra la sceneggiatura di un film scritto e girato per vincere l'Oscar. Il tema di fondo è perfetto. C'è l'apocalisse all'orizzonte e i saggi, i coraggiosi, i puri di cuore si battono per salvare qualcosa che appartiene a tutti: la terra. Poi c'è Greta, Greta Thunberg, la ragazza testarda, con una madre cantautrice, che sfida gli ignavi, con le sue trecce scandinave, forte, determinata, divergente. Ha lo stesso carisma delle protagoniste dei romanzi epici o distopici della letteratura young-adult. È come Katniss, la protagonista di Hunger Games, la ragazza di fuoco, con lo stemma della ghiandaia (...)

segue a pagina 3

MORTA A 34 ANNI IMANE FADIL: MIX DI SOSTANZE RADIOATTIVE

Giallo sulla morte della modella del «caso Ruby» È stata avvelenata

Cristina Bassi e Luca Fazzo

na ragazza inghiotitia in una storia troppo più grande di lei, arrivata dal Marocco in Italia a cercare fortuna e finita nel tritacame dei processi e dei pettegolezzi. Imane Fadil, 34 anni, è in una cella d'oblitorio, in attesa del rito dell'autopsia. Petròla sua morte è un giallo che fa irruzione nel caso giudiziario più lungo e mediatico della nostra storia recente: il caso Ruby e le serate ad Arcore.

a pagina 17



anni. Era una delle testimoni del caso Ruby



IL CAVALIERE IN BASILICATA Berlusconi ai moderati «Da squilibrati votare per M5s»

di Anna Maria Greco

jinsegna sulla costruzione grigia, bassa e desersica suona beffarda: «Basilicata Airport Enrico Mattel-Pisticci». Intorno, sembra tutto in abbandono, anche se sulla breve pista, tra sassi ed erbacce, riposa un piccolo aereo da turismo da 12 posti. Silvio Berlusconi, che arriva da Milano per la sua seconda visita elettorale, non ha potuto certo atterrare qui ma in Puglia. Questa, spiega il leader di Forza Italia, è solo una delle occasioni perdute della Basilicata, «governata da 25 anni dalla sinistra che ha pensato solo ai suoi affari».

a pagina 14

LETTERA APERTA

Bravi, ma l'ultimo si ricordi di spegnere luce (e iPhone)

di Giannino della Frattina

io è morto, Marx è morto e anche tutti gli altri non si sentono poi un granché bene. È allora è una bella,
anzi bellissima giornata quella in cui centinaia di migliaia di ragazzi scendono in piazza
per manifestare. Anzi molti di
più se si tiene conto delle marce per il Friday for future organizzate ieri in tutto il modo, dando così una bella spruzzatina di internazionalità
all'evento.

Perché siamo tutti d'accordo che è molto meglio che i giovani abbiano in testa un'idea nella quale convogliare tutta la loro esuberanza giovanile, piuttosto che vederli abbruttiti nel nulla di questi poveri tempi. E allora, non potendo più far conto sulle vec-chie ideologie tipo comunismo, fascismo o cristiana democrazia o correre in piazza trascinati dal carisma alla camomilla di gente come Zingaretti, Conte o Mattarella, è bene che lo facciano anche per l'aria (fritta) di una marcia dedicata alla lotta contro i cambiamenti del clima.

biamenti del clima.

E qui è il punto. Perché, cari ragazzi, molto belli e creativi i vostri cartelli «There is no planet B», «Ci avete rotto i polmoni» oppure quell' «È ora di impanicarsi» agitato da un quindicenne che al telefonino (...)

segue a pagina 3 servizi alle pagine 2-3

ATTACCO IN DUE MOSCHEE

Nuova Zelanda, strage del pazzo anti Islam

Sulle armi dell'attentatore anche il nome di Luca Traini: 49 vittime

LA POLEMICA DI BURIONI

Fedriga in ospedale Il governatore No Vax prende la varicella

Fabrizio Boschi

a pagina **12**

di Fausto Biloslavo

uindici minuti e 25 secondi di follia. Brenton Tarrant ha filmato e mandato in rete, con una go pro piazzata sull'elmetto, il massacro della moschea Masjid Al Noor (la prima delle due colpite), come fosse un terribile videogioco. Purtroppo è tutto vero con 49 vittime musulmane falciate dall'australiano. «L'armamento, la sistematicità, il modo di sparare e di cambiare i caricatori, le mosse per coprirsi ai fianchi. Tutto dimostra che è sicuramente un professionista con un addestramento elevato da corpi speciali», spiega una fonte militare de il Giornale. Prima punta nel mucchio e poi mira ai singoli già caduti a terra. Non dice nulla e non dimostra nessuna pietà.

a pagina 5 Fabbri, Guelpa, Lombardo e Micalessin alle pagine 4-5 e 6



L'INTERVISTA/a Antonio Pennacchi

«Mussolini fece del bene Lo disse anche Togliatti»

Massimiliano Scafi

e bonifiche, l'Iri. E il consenso? Ce le siamo dimenticate le masse a Piazza Venezia? Dov'erano gli oppositori? Insoma, tutta questa polemica su Antonio Tajani mi sembra una fesseria». Così lo scrittore Antonio Pennacchi difende il presidente del Parlamento Ue.

a pagina **15**



Quell'ipocrita conformismo sul Ventennio

a pagina **15**

alla famiglia tradizionale»

Stefano Filippi

«Non esiste alternativa

L'INTERVISTA/2 Monsignor Luigi Negri

«R espingo l'uso di termini ingiuriosi nei confronti di chi propone un'immagine di famiglia alla quale non si è trovata alternativa, se non la confusione delle lingue e la disintegrazione della società». Così Monsignor Luigi Negri, arcivescovo emerito della diocesi di Ferrara-Comacchio, risponde a chi definisce «sfigati» i cattolici.

a pagina **16**





II Giorno



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

SABATO 16 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 64 | 2011 Anno 20 - Numero 74 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



L'EDITORIALE

di MICHELE BRAMBILLA

LA FORZA DEI GIORNALI

CARI LETTORI, da oggi la nostra testata nazionale Quotidiano Nazionale ha un nuovo direttore: Michele Brambilla. Prende il posto di Paolo Giacomin, che continuerà a dirigere la testata il Resto del Carlino, e a cui va un ringraziamento particolare per l'impegno dimostrato in questo anno, in un momento delicato per il mondo dell'editoria e dei quotidiani. Al nuovo direttore Brambilla, che assume l'incarico del QN forte di una pluriennale esperienza di vertice in importanti testate, nelle quali ha dimostrato grande impegno e capacità professionali e di leadership, vanno i migliori auguri per questa nuova avventura.

L'Editore Andrea Riffeser Monti

UANDO, bambino, mi innamorai di questo innestiere perché «contagiato» da un grande inviato del Resto del Carlino, Luca Goldoni, fare il giornalista era forse al primo posto fra i sogni di tutti noi che pensavamo a cosa avremmo fatto da grandi. I giornalisti erano già un po' circondati dalla fama dei contafrottole, ma anche e soprattutto dal fascino di una vita un po'zingara, a volte avventurosa, mai banale.

[Segue a pagina 10]

BUCCINASCO, ERA DEL NARCOS IPPOLITO La villetta è confiscata Il boss incassa l'affitto

GRILLO ■ A pagina 19



BERGAMO, AORTA ROTTA Intervento record Salvo dopo sette ore «Preso per i capelli non li taglierò più» BONEZZI A pagina 18



Islamici trucidati, il seme dell'odio

Nuova Zelanda: 49 morti. Il killer ispirato da Breivik e Traini | Servizi e VESPIGNANI alle pagine 2 e 3

AMBIENTE

I ragazzi

scuotono la politica

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

Governo diviso

Difesa e Viminale litigano sugli F35 COPPARI e MARMO ■ A pagina 8

TRA USA E CINA



Strage in disco, tracce di peperoncino

Corinaldo Pista dello spray, la sostanza trovata vicino all'uscita. Sei vittime | VERDENELLI A pagina 17

CONTRO I RICATTI

Foto hot sui social Facebook schiera i robot sentinella

BOLOGNINI A pagina 12





IL PERSONAGGIO



Cyrano? Era filosofo e scienziato

GÀBICI A pagina 25

DERBY DI MILANO



Ultrà ucciso Sì di Salvini allo striscione

Servizio A pagina 8





NUOVA ZELANDA. LA PREMIER: «ATTACCO TERRORISTA»

Strage nelle moschee, 49 morti

III Alle 13.30 di ieri (l'1.30 di III Alle 13.30 di ieri (l'1.30 di notte in Italia) a Christchurch, sulla costa orientale della Nuova Zelanda, un commando di quattro persone guidate dal 28enne Brenton Tarrant ha fato irruzione in due moschee della città e ha ucciso 49 persone, ferendone altre 48.1a exquenza è andata in livestream su Facebook: 17 minuti di terprero emicida con movenze da rore omicida con movenze da

videogioco sparattutto, inquadratura in soggettiva con il mi-tra che punta e spara e poi i cor-pi che cadono. La polizia ha ar-restato tutti e quattro i killer e poi ha disinnescato diversi or-digni piazzati nelle strutture, perché la strage era stata stu-diata, anche se l'idea di colpire in Nuova Zelanda è arrivata ap-pena tre mesi fa. La premier Ja-cinda Ardern ha parlato espli-

citamente di «attacco terrori-

citamente di attacco terroristico» e ha aggiunto che quello di ieri è stato «uno dei giorni più bui per il Paese». Mentre la notizia stava facendo il giro del mondo, su Twitter sono comparse le foto dei caricatori dei mitra usati per la strave. Sopra c'erano per la strage. Sopra c'erano scritti alcuni nomi ai quali Tar-rant si è ispirato: c'è Anders Breivik, che nel 2011 in Norvegia apri il fuoco e uccise 77 per-sone tra i giovani di sinistra riu-niti a congresso sull'isola di Utoya, c'è anche Luca Traini, l'uomo che nel febbraio di un anno fa prese una pistola e co-minciò a sparare a tutte le per-sone con la pelle nera che in-contrava per le strade di Mace-rata. Reazioni sdegnate del mondo islamico. mondo islamico.

DI VITO, GIORGIO A PAG



L'odio sul web I frutti avvelenati di certa propaganda

LUIGI MANCONI PAGINA 14

Suprematismi La grande, violenta patria bianca

ALBERTO NEGRI PAGINA 14



Emiliano Brancaccio

Il discorso del potere

ilSaggiatore &



Clima/1

Inizia la corsa a salire sul carro della protesta

'onda d'urto degli stuonda d'urto degli stu-denti contro l'irrespon-sabilità delle classi diri-genti del mondo ieri ha dato la prima prova della sua for-za, ma è solo all'inizio. Per capire gli sconvolgimenti che è destinata a provocare nell'estabilisment basta forse il quotidiano Repubblica. — segue a pagina 15 —

Clima/2 Così i numeri

non tornano. Si va a sbattere

on sappiamo se le manifestazioni del movimento #Pridaysforfuture segnino davvero l'ingresso di una nuova generazione all'impegno per l'ambiente e il futuro. Certo il messaggio di Greta Thunberg ha coinvolto studenti di ogni grado e cittadini.

-- segue a pagina 15 --— segue a pagina 15 —

ITALIA-CINA

Il governo si ricompatta «Usa stiano tranquilli»



Il vertice a Palazzo Chigi di ieri sembra Il l'evrtice a Palazzo Chigi di ieri sembra avere ricompattato il governo sulla questione della via della seta cinese: l'Italia firmerà l'accordo ma, secondo premier e i vice premier, non comporterà alcun problema per l'alleato americano. Di Maio: «È il momento dell'Italia first».



biani









€ 1,20 ANNOCXXVII-N-74

Fondato nel 1892

Sabato 16 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino, it

L'intervista Cutugno bandito

dall'Ucraina «Ma a Kiev sono un sex symbol» Vacalebre a pag. 12



Una strage in diretta streaming su FaceBook spari, terrore e morte ripresi in soggettiva dal killer come in un videogioco. Brenton Tarrant è entrato in azione in due moschee a Christourch, in Nuova Zelanda, Ouarantanove le persone che hanno perso la vita, ta loro anche una perso la vita, ta loro anche una tentatore, arrestato con altri complici. Nel pantheon personale di Tarrant anche Traini, Testremista di destra autore dell'attacco dell'atta

Le manifestazioni

Clima, l'urlo dei giovani da Napoli a Hong Kong «Non c'è un pianeta B» Servizi alle pagg. 6 e 7



La rivelazione «Gioconda rubata da due fratelli Al Louvre forse un falso d'autore» ni a pag. 15



La strage in diretta su Facebook

Nuova Zelanda, suprematista filma e uccide con un mitra 49 musulmani in due moschee Catturato assieme a tre complici. Manifesto choc anti-migranti: mi ispiro a Traini e Breivik

Il commento

QUELLA FOLLIA CHE NASCE DALL'IGNORANZA

Franco Cardini

i sono un "manifesto" e un video, purtroppo passato sul social media e la dilagato, sulla strage di Christchurch, in Nuova Zelanda. Lo scritto, di 74 pagine, a firma di Brenton Tarrant, autore dell'attaco terroristico, ha come titolo The Great Replacement. Consiste in un discorso sul "genocidio bianco" ed elenca vari obiettivi che sarebbero propri agli adepti del movimento da esso configurato.

Continua a pag. 43

L'analisi

Musica e scritte sulle armi un format che copia l'Isis

«Brenton Tarrant sembra essersi ispirato all'isis». Alfredo Mantici, ex direttore del Dipartimento analisi del Sisde, scorre le sequenze della mattanza: «Sembra di rivedere un filmato postato 6 anni fa sui social dell'isis in cui si vedevano uccisioni di passanti, persone che andavano a fare la spesa, automobilisti...». Ventura a pag. 5



Il caso

Perché i social non fermano i video dell'orrore

Salvatore Sica

L'ultra-destra I TERRORISTI CHE NESSUNO VUOLE VEDERE

Fabio Nicolucci

L e dimensioni del massacro in due moschee in Nuova Zelanda sono tali da porre in modo ultimativo una semplice domanda: c'hi e il nemico:? confusa. Perché in occidente non vi è accordo e unità sull'analisi del fenomeno. Di conseguenza, non vi è unità d'azione. Non vi è unita d'azione. Son vi è unita d'azione. Non vi è unita d'azione. Non vi è unita d'azione. Son vi è unita d'azione son della de

Imane Fadil Indagine per omicidio: usate sostanze radioattive



Processo Ruby, il giallo dell'accusatrice uccisa con i veleni usati dalle spie russe

«Napoli si mobiliti le Universiadi sono un'occasione»

Da politici, sportivi, imprenditori e artisti l'appello sul Mattino: volontari fatevi avanti

Poco più di 100 giorni al ta-glio del nastro del 3 luglio ma dei 5600 volontari ne-cessari a far marciare la macchi-na delle Universiadi a oggi sono disponibili solo i 2000 della Pro-

Le idee

Una città da amare non solo a parole Marilicia Salvia

Apag. 42

EuroLeague Gli avversari dei quarti ai raggi x

Tutte le trappole dell'Arsenal Insigne fermo per 3 settimane

Roberto Ventre

In a squadra, quella di Emery, dalla chiara vocazione offensiva e che proprio in attacco schiera i suoi gioielli migliori. Il punto debole è la difesa ma la rosa dell'Arsenal ha un valore complessivo di 625 milioni. leri complessivo di 625 milioni. Ieri Aubameyang, che ha spinto i Sunners ai quarti di finale ha wittato: «Che sorteggio! Pronti per andare a Napoli». Intanto, gli azzurri restano senza Insi-gne per tre settimane. A pag. 18 Agata, Taormina e servizi alle pagg. 19 e 20

Il punto

La palla a Carletto per ritrovare lo sprint perduto

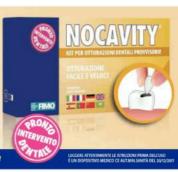
Francesco De Luca

Cannonieri non sono inv cibili. I Gunners dell'Ar icibili. I Gunners dell'Arse nal avversari duri, non insupe rabili.



DA SOLI E IN POCHI MINUTI

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it



IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 16/03/19 ----Time: 16/03/19 00:57



II Messaggero

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 16/03/19-N:



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N°74

«Io bandito

lo stesso»

dall'Ucraina?

A Kiev ci andrò

ni a pag. 1

Sabato 16 Marzo 2019 • S. Eriberto

NAZIONALE

II. GIORNALE DEL MATTINO



ai quarti c'è l'Ajax

per il quarto posto Champions, Juve:





Fa strage in moschea in stile Isis

▶Nuova Zelanda, suprematista spara in diretta Facebook in due luoghi di preghiera: 49 vittime Catturato con tre complici, si ispirava anche a Breivik e Traini. Il suo manifesto anti-migranti

Identikit del killer I neo-terroristi con l'ossessione dei musulmani

renton Tarrant ha colpi-to la Nuova Zelanda per-ché il terrorismo supre-matista è un terrorismo fobico-ideologico, a differen-za del terrorismo dell'isis, che è un terrorismo politi-co-ideologico.

che è un terrorismo politi-co-ideologico.
L'obiettivo del capi dell'Isis era quello di arresta-re i bombardamenti dei go-verni occidentali contro le roccaforti jihadiste in Siria e in Iraq. La Prancla era la più bersagliata perché era guida-ta dal governo europeo che sganciava il maggior nume-ro di bombe. I comunicati di al Baghaddi erano inequivo-cabili: "Colpiamo coloro che ci colpiscono". La maggio-ranza dei capi suprematisti, invece, non si accanisce con-tro un governo particolare. invece, non sì accanisce con-tro un governo particolare. Tarrant non nutre alcun odio verso i neczelandesi. Egil ha colpito 'in' Nuova Zel-landa e non 'la 'Nuova Zel-nda. Accade perché il terrori-smo di Tarrant non vuole pu-nire alcun governo occiden-tale, volendoli punire tutti, e non ambisce a raggiungere alcun risultato político nel breve periodo. breve periodo. Continua a pag. 27

Migliaia di giovani in piazza in tutto il mondo

eatro dell'O

dopo 50 anni

entusiasma

Robert Carsen

Della Libera a pag. 25

Orfeo e Euridice



Clima, Greta e i suoi fratelli «Non esiste un pianeta B»

ROMA Una strage in stile Isis. Un suprematista di 29 anni, Brenton Tarrant, spara in di-retta Facebook in due mos-schee: 49 vittime. Catturato con tre compilici. Sulle armi aveva impresso, tra gli altri, il nome di Luca Traini, l'uomo che sparò all'impazzata con-tro i migranti a Macerata, un anno fa. Ha scritto anche un manifesto nel quale ricorda le figure della storia che hanno combattuto I'Islam.

Allegri, Giubilei e Mangani alle pag. 2 e 3



Go Pro e inni militari ecco la morte online Ventura a pag. 5 La terra del massacro Nuova polveriera di stranieri che allarma l'Australia

Paolo Ricci Bitti

accusa più dura al Gover-no neozelandese arriva dall'alleata Australia. «Voi non fate come noi».

Casa, imprese e sblocca-cantieri braccio di ferro sul pacchetto Tria

►A Conte la bozza Mef sulla crescita. Ma è duello nel governo

Sfida sulla Via della Seta

I pacchetto crescita del governo prende forma. Ma
non senza qualche attrito,
per adesso sotto traccia,
all'interno della maggioranza.
Luigi Di Mado, che da tempo
sta lavorando alle misure' pro
imprese' ha provato a riprendere in mano il bastone del comando dopo che, come anticipato dal Il Messaggero, sul tavoio del governo è arrivato anche un pacchetto di proposte
messe a punto dal ministro
dell'Economia Giovanni Tria.
Alle pag. 10e Il

Cina e F35, altro scontro Lega-M5S E gli Usa: Italia, vogliamo garanzie

Diodato Pirone



del memorandum con la Cina e ha riba-dito la necessità di ri-spettare gli impegni sugli acquisti degli F-35, i supercaccia Usa:l'Aeronautica ne dovrebbe acqui-stare 90. Apag. 13 Amoruso e Conti

Si indaga per omicidio

Ruby, muore Imane modella accusatrice «Veleno radioattivo»

Valentina Errante e Claudia Guasco

izione dei veleni rarissima, mix di sostanze radioattire. Così, dopo un mese di agonia, se ne è andata Imane Fadil, 34 anni, modella marocchina e teste chiave del processo Ruby, paura di essere stata avvele-





L'OTTIMISMO gli anni di Saturno di

delin Sport Stadio E. 120 Net Molise II * € 1,20 in Umbrie e Basilicata. Tandem con altri quadidiani (non acquistabili separatamente), nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero - Nuovo Quatidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tutti Messaggero - Quatidiano del Molae € 1,40, Nelle province di Bari e Foggia. Il Messaggero - Carriere dello Sport Stadio € 1,50.

-TRX II:15/03/19 23:06-NOTE



Il Resto del Carlino



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1885 o del Co

SABATO 16 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 64 | Marzo 20 - Numero 74 | www.itrestodelcartino.it

IMOLA-BOLOGNA



L'EDITORIALE

di MICHELE BRAMBILLA

LA FORZA DEI GIORNALI

CARI LETTORI, da oggi la nostra testata nazionale Quotidiano Nazionale ha un nuovo direttore: Michele Brambilla. Prende il posto di Paolo Giacomin, che continuerà a dirigere la testata il Resto del Carlino, e a cui va un ringraziamento particolare per l'impegno dimostrato in questo anno, in un momento delicato per il mondo dell'editoria e dei quotidiani. Al nuovo direttore Brambilla, che assume l'incarico del QN forte di una pluriennale esperienza di vertice in importanti testate, nelle quali ha dimostrato grande impegno e capacità professionali e di leadership, vanno i migliori auguri per questa nuova avventura.

L'Editore Andrea Riffeser Monti

UANDO, bambino, mi UANDO, bambino, mi innamorai di questo mestiere perché «contagiato» da un grande inviato del Resto del Carlino, Luca Goldoni, fare il giornalista era forse al primo posto fra i sogni di tutti noi che pensavamo a cosa avremmo fatto da grandi. I giornalisti erano già un po' circondati dalla fama dei contafrottole, ma anche e soprattutto dal fascino di una vita un po'zingara, a volte avventurosa, mai banale.

[Segue a pagina 10]

IMOLA, PIENONE AL TEATRO STIGNANI Festa di laurea l'Accademia

SERVIZI In Cronaca di Imola



MOBILITAZIONE Dossier Portici Appello ai vip per convincere

ROSATO In Cronaca di Bologna



Islamici trucidati, il seme dell'odio

Nuova Zelanda: 49 morti. Il killer ispirato da Breivik e Traini | Servizi e VESPIGNANI Alle pagine 2 e 3



Strage in disco, tracce di peperoncino

Corinaldo Pista dello spray, la sostanza trovata vicino all'uscita. Sei vittime | verdenelli A pag. 17



I ragazzi scuotono la politica

Servizi Alle pagine 6 e 7

TRA USA E CINA

Governo diviso Difesa e Viminale litigano sugli F35

COPPARI e MARMO ■ A pagina 8

CONTRO I RICATTI

Foto hot sui social Facebook schiera i robot sentinella

BOLOGNINI A pagina 12





IL PERSONAGGIO



Cyrano? Era filosofo e scienziato

GÀBICI A pagina 25

DERBY DI MILANO



Ultrà ucciso Sì di Salvini allo striscione

Servizio A pagina 8







L SECOLO XI



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIO



LA MODELLA IMANE FADI

Morta testimone del caso Ruby «Uccisa con veleno radioattivo



LA RICOSTRUZIONE DEL MORAND Nuovo ponte, frenata sul cantiere manca il via libera del ministero



INDICE



ATTENTATO IN NUOVA ZELANDA, A CHRISTCHURCH. ARRESTATO IL KILLER: È UN AUSTRALIANO DI 28 ANNI

Strage nelle moschee, 49 morti L'odio nazista in diretta sul web

Suprematista bianco spara contro i musulmani in preghiera e si filma. «Ci state invadendo» I nomi dei suoi idoli scritti sulle armi. C'è anche quello dell'italiano Traini, che si dissocia: follia

IL COMMENTO

STEFANO STEFANINI L'ORRORE NASCOSTO DOVE NESSUNO SE LO ASPETTAVA

9 attentato in Nuova Zelanda arriva in Europa come unpugro nello stomaco. L'autore
del massacro è un giovane australiano el'attacco ha colpito una parte del
mondo dove si pensava e sperava di
tenere a bada questo fanatismo senza quartiere. Sono fattori che accrecenco la seconto che insueditate scono lo sgomento che, immediato si era riversato in Occidente.

È di 49 morti e 48 feriti il bilancio dell'attacco contro due moschee a Christchurch, in Nuova Zelanda. Il killer è un giovane australiano, Brenton Tarrant, suprematista bianco che si ispira a Breivik, l'as-sassino di Utoya. Ha filmato la strage, preparata per due anni, preannunciata su internet e poi trasmesnunciata su internet e poi trasmes-sa in un'agghiacciante diretta Fa-cebook di 17 minuti. «Ci stanno invadendo», ha urlato. Ha ucciso i fedeli uno per uno mentre pregava-no. Sulle sue armi erano scritti dino. Suite sue arm erano scritti di-versi nomi, tra questi anche quello di Luca Traini, autore dell'attacco contro migranti a Macerata. L'ita-liano, in cella, ha preso le distanza MARTINETI, RADICIONI E RIZZO / PAGINE 2-3



Il killer armato nella moschea: è un'immagine in soggettiva della diretta Faceb

L'IRRITAZIONE DI WASHINGTON

Via della Seta, il pressing Usa su Salvini «Non firmate»

Lo scontro geopolitico sull'adesio-ne dell'Italia alla nuova Via della Seta si fa sempre più acceso. Di Ma-io e Salvini restano distanti sul dos-siere sul leader della Lega c'è anche siere sulleader della Lega c'è anche il pressing degli Usa che spingono affinché l'intesa non venga firma-ta. Il disappunto nasce dal fatto che un Paese del G'7 come l'Italia, considerato finora da Washington come il miglior alleato in Europa, firmi un'intesa con Xi Jinping, l'avversario di Donald Trump, nel bel mezzo della pù importante trattativa della storia sul commercio mondiale.

IL REPORTAGE

Matteo Dell'Antico

La Cina non fa paura al porto di Genova «Sī agli investimenti»

Gli operatori del porto di Genova aprono, seppur con alcuni limiti e cautele, dicono si a investimenti asiatici nel primo scalo d'Italia. Nessuna opposizione, dunque, sul fronte dello sviluppo della nuova Via della Seta a partire da possibili interessi di Pechino sulle infrastruture: in primis, la nuova diga del porto di Genova il cui costo di realizzazione sfiora il miliardo di euro. LYBRIGUALO FARRIANA L'ARTICOLO / PAGINA 9





BUONGIORNO

Il problema italiano è essenzialmente un problema di li-bertà: senza uomini liberi non è possibile uno Stato libe-ro. Lo ha scritto Carlo Rosselli esule a Parigi nel 1930, sette anni prima che i fascisti francesi, probabilmente incarica-ti dagli italiani, lo facessero fuori a pistolettate assieme al fratello Nello. Non è per shatterlo in faccia ad Antonio Tajani, il presidente del parlamento europeo persuaso che Mussolini - a parte l'omicicidio Matteotti, le leggi raz-ziali e la guerra con Adolf Hitler - abbia fatto anche cose zian e la guerra con Adoir Hitter - abbia tatto anche cose buone. Il suo stupore, alle proteste, mi pareva pure genui-no. Quel giudizio (ha fatto anche cose buone, a parte l'omicidio Matteotti, le leggi razziali e la guerra) è stato già pronunciato da Silvio Berlusconi, Gianfranco Fini e Matteo Salvini, paro paro. E a sinistra più o meno è così: da

Anche cose buone MATTIA

Lenin a Castro, di dittatori ne sono stati giustificati parecchi. Siccome la dittatura del Duce non è evoluta al grado di totalitarismo di Hitler e Stalin, siccome era sanguinaria ma non tanto quanto quella di Hitler e Stalin, vien naturale dire che ha fatto anche cose buone. Il presupposto drammatico e definitivo - ha eliminato i partiti, la libertà divoto, di stampa, d'associazione, ha mandato al confino e talvolta alla morte gli oppositori, cioè ha raso al suolo lo Stato libero - passa in secondo piano. Così, in allegria: ha fatto anche cose buone. Gli italiani sono privi di una nozione di libertà, sono indifferenti al senso profondo del-Tautonomia e della responsabilità, estiano fra la rassegnazione dello schiavo e la rivolta anarchica - scriveva Carlo Rosselli nel 1930, e guarda se è cambiato qualcosa.





II Sole 24 Ore

€ 2,50* in Italia — Sabato 16 Marzo 2019 — Anno 155°, Numero 74 — www.lisole24ore.com

per gli acquirensi odicola e fino ad esaurimento copie: in vendita abbinara obbligatoria con Arte e Letteratura - Entgenisticuza (il Sofe 24/DEB e 2,00 + ilnigmissicuza e 0,50)

Il Sole

Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Pace fiscale Per la sanatoria degli errori formali c'è tempo fino

al 2 marzo 2020

Diritto societario Al via da oggi le nuove regole su revisione e controllo nelle Srl



IL PIANO PREVEDE L'ACCORPAMENTO DI COMMESSE PER 50 MILIARDI

FTSE MIB 21045,41 +0,80% | SPREAD BUND 10Y 241,70 +1,20 | €/\$ 1,1308 +0,12% | OROFIXING 1303,50 +0,61%

Indici&Numeri → PAGINE 22-25 PANORAMA

49 vittime. Viminale: rischio emulazione

Il mercato estero

spinge a gennaio

la ripresa (+3,1%) del fatturato

Luca Orlando — a pag. 6

Tim, Vivendi tenta il dialogo con Cassa depositi e prestiti

della casa reale britannica

Leloccolarini di Sua Maestà Elisab

industriale

NUOVA ZELANDA Strage in moschea.

Investimenti, torna il bonus per tutti **Ires al 22,5%**

Il decreto sblocca-cantieri articolate in tre capitoli

In arrivo il ripristino del superammortamento Stabilizzato il taglio Inail

per piccole opere, alta tensione nel governo

Salini e il «Progetto Italia», la superholding dei cantieri

Mercati nell'incertezza In Borsa sparite le Ipo

In Europa le quotazioni annunciate cadono del 94% Moody's: rating Italia fermo

Lops e Cellino apag. 2

FRIDAYFORFUTURE

«Non esiste un pianeta B» Le piazze dei giovani per il clima









«Cina, nessuno strappo con Usa e Ue»

INTERVISTA



rispetto dei limiti ai con del Memorandum»

ENZO MOAVERO MILANESI

Pechino per cento norme sugli

rivede le investimenti stranieri

Cina

.marketing

Dai podcast ai loghi sonori Adesso i brand s'inventano la voce

BILANCI E COSTO DEI SALVATAGGI

FINANZA E DERIVATI

CHI CONTROLLERÀ LE CLEARING

FALCHI & COLOMBE

DIO SALVI LA BANK OF ENGLAND



II Tempo





Sahato 16 marzo 2019 € 1.20

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

S. Eriberto vescovo Anno LXXV - Numero 74 nistrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 66/675.881 * Abbinamenti a Viterbo e prox.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20 a Riota e prox.: Il Tempo + Corriere di Riota €1,20 -- A Latina e prox.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 sistence e prox.: Il Tempo + Clociaria Oggi €1,50- a Terrie e prox.: Il Tempo + Cartiere dell'Umbria €1,20

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



Torpedone Cotral con 25 persone a bordo esce di strada e finisce in una scarpata: sette feriti

bloccato il traffico nel centro del Comune di Grottaferrata. L'azienda regionale dei trasporti ha fatto sapere che il mezzo-posto sotto sequestro dalla magistratura - era stato revisionato.

La fanno da padroni, è Rom capitale

Alba fra le fiamme a Marconi, è ancora dramma roghi tossici. Sono tornati i nomadi dopo lo sgombero della Mira Lanza. Una cittadella abusiva anche sopra il Tribunale



Il bluff del Colosseo senza abusivi In due giorni sono già tornati tutti

Rom sempre più padroni di Roma. I roghi tossici che dovevano diventare un ricordo grazle agli sgomberi continuano imperterrit. L'ultimo caso ieri a viale Marconi nello stabilimento dell'ex Mira Lanza. E non è tutto. A piazzale Clodio, a due passi dalla cittadella giudiziaria della Capitale, i nomadi hanno messo in piedi una vera e propria baraccopoli sotto la Panoramica.

Conti e Parboni → alle pagine 17 e 18

Attentato in Nuova Zelanda

Con il fucile in moschea:

Dopo Al Bano, altro cantante nei guai Ora tocca a Toto Cutugno «Spia russa anche lui»





Morta Imane Fadil, super-teste del Bunga Bunga: «Mix radioattivo» Il giallo dell'olgettina avvelenata

Imane Fadil, la testimone chiave del processo Ruby, è morta il primo marzo per «un mix di sostanze radioatti-«un mix di sostanze radioatti-ve». Sarebbe quanto risulta dagli esiti degli esami tossi-cologici disposti dopo il de-cesso. Insieme a Chiara Da-nese e Ambra Battilana aveva rivelato ai magistrati i det gli delle «cene eleganti» ad

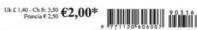




Italia Oggi

bato 16 Marzo 2019

Nuova serie - Anno 28 - Numero 64 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offero indicalistic con Marketina Ossi ficalischesi € 1.20 + Marketina Ossi € 0.50:





SOFTWARE **CONTABILI E FISCALI**

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it 06-97626328

«Accendiamo il buonsenso»: manifestazione di sindacati, imprenditori e politici pro-trivelle





GESTIONALE PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

v.softwareintegrato.it 06-97626328

è un prodotto GSOFTWARE

Conservazione fatture elettroniche, è arrivato il tempo delle scelte

Insolvenza

o crisi d'impresa giudicata solo in 12 tribunali

Un turbo fiscale per l'edilizia

Nella bozza del dl Sblocca cantieri: imposte di registro dimezzate, riduzione dell'Imu, deducibilità degli interessi passivi su tutti i mutui, rimborsi più veloci

osta di registro dimezzata, ridu le dell'Imu per quattro anni ressi passivi del mutuo detrai come se si trattasse dell'abita rome se si trattasse dell'anti-ne principale e dimezzamento dei npi per (da dieci a cinque anni) assare i rimborsi delle spese di nutenzione straordinaria, riquamanutenzione straordinaria, riqui lificazione energetica e risanamer to conservativo. È la bozza de decreto «Sblocca cantieri» che arri verà mercoledì prossimo sul tavol del consiglio dei ministri.

N ITALIA È TABÙ

Trump si schiera in difesa dei gay

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

DI PAOLO PANERAI

Ma di che cosa parlano governo e opposizione interna ed esterna al governo, a proposito dei rapporti con la Cina? Basta conoseere un po' di Cina per capire che stanno parlando del nulla o quasi, visto che, salvo poche eccezioni, l'ignoranza in materia è profonda.

Primo punto: che cos'è oggi la Cina.
Per capirlo bastano pochi dati. Nel 1999 il reddito medio pro capite di un cinese era di un dollaro al giorno, 365 dollari all'anno. Nel 2017 era già salito a quasi 10 mila dollari all'anno. Del miliardo e 300 milioni di abitanti, oltre 250 milioni sono benestanti, per definizione del presidente Xi Jinping all'inaugurazione dell'Expo dell'import a Shanghai alla fine dell'anno scorso. Tradotto dal linguaggio prudente

di colui che è anche il capo del Partito comunista cinese, quei 250 milioni di cinesi in Occidente sarebbero considerati ricchi e basta. In Usa vivono circa 300 milioni di cittadini. Non più della metà è considerabile agiata se si usasse la definizione del presidente cinese, e ancora meno della metà se si usasse il termine ricchezza vera. In altre parole, la Cina ha oggi cinque volte la popolazione degli Stati Uniti, ma molti più ricchi della tradizionalmente ricca America. Oggi, tuttavia, la Cina ha ancora molti poveri, specialmente nelle campagne, ma il reddito medio sale prepotentemente. Al sorgere della Nuova Cina, nel 1978, quando ebbi modo di intervistare il Vicepresidente e fondatore del nuovo corso, Deng Xiaoping, il problema più

CON UN SUO AEREO

Entro il 2021 Pechino farà a meno di Airbus e Boeing

Class Editori è media e content partner di IN-OUT

Una vincita al Lotto blocca il reddito di cittadinanza

Cirioli a pag. 37

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Fisco - Il provvedimento delle Entrate sulle regolarizzazioni formali

Edilizia - Lo schema di dl Sblocca cantieri

Privacy - La nota sui dati sanitari

Il singolo medico non deve nominare il Dpo, non serve il consenso per le finalità di cura, serve per i dati online

Sanità, le regole del garante privacy

Il singolo medico non deve nominare il Dpo (responsabile della protazione dei dati), per le finalità di cura non si deve chiedere il consenso; ci vuole il consenso per refertazione online, fascicolo e dossier sanitario elettronico; medici, farmacie e aziende sanitarie devono compilari l'registro dei trattamenti. Sono alcune delle precisazioni fornite dal Garante della privazy (provvedimento n. 55 del 7 marzo 2019) a proposito dell'applicazione in ambito sanitario del regolamento Ue sulla protezione dei dati.

Ciccia a pag. 32

SI CHIAMA MEITU

E boom per l'app cinese che ritocca i selfie





ANALISI DATI TER

Rtl 102,5 domina gli ascolti in quasi tutte le fasce orarie

DIRITTO & ROVESCIO

Il Corriere della Sera ha pubbli-cato una lunga, ma non prolissa, lettera della madre di un ingegoner di 35 anni che, stando a quel che dice, possiede un ottima prepara sione accademica e professionale nel settore strutturale e contieristi-co, e una canhe con dimestichezza i principali software professionali uttizzati nelle dilitica, Tuttutosa, a uttizzati nelle dilitica, Tuttutosa, utilizant nell'edilizia. Tuttavia, a parte alcune occupazioni temporanee. l'ingegnere non ha sinora trovato un lacoro stabile. E ciò anche se il giocone professionista è disposto a trasferirsi sia nilia lia sia all'estero. Va bene che c'è cris nell'edilizia ma non dovvebbe essere difficile trocare un lauoro, portendo da questi presupposito partendo da questi presupposito ottorche è da do uno di 35 anni che fia domandare alla mamma il lavoro che stato cercando? Purtappo questo non è da uno us dare alla mamma il lavoro con-dere alla mamma il lavoro con-cercando? Purtroppo questo non sun caso singolare. Nicola Atal mi, 51 anni, dirigente della Cgi di Treviso, ha appeso un cartelli sulla porta del suo ufficio che dio:



Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.



è un prodotto GSOFTWARE

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328



La Nazione



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

SABATO 16 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 74 | [💬 Anno 20 - Numero 74 | www.lanazione.it



FIRENZE: LA DONNA AVEVA COLPITO LA VITTIMA AL CUORE Gelosia, accoltella l'amante Smascherata da un biglietto



SPANO A pagina 19

L'EDITORIALE

di MICHELE BRAMBILLA

LA FORZA **DEI GIORNALI**

CARI LETTORI, da oggi la nostra testata nazionale Quotidiano Nazionale ha un nuovo direttore: Michele Brambilla. Prende il posto di Paolo Giacomin, che continuerà a dirigere la testata il Resto del Carlino, e a cui va un ringraziamento particolare per l'impegno dimostrato in questo anno, in un momento delicato per il mondo dell'editoria e dei quotidiani. Al nuovo direttore Brambilla, che assume l'incarico del QN forte di una pluriennale esperienza di vertice in importanti testate, nelle quali ha dimostrato grande impegno e capacità professionali e di leadership, vanno i migliori auguri per questa nuova avventura.

L'Editore Andrea Riffeser Monti

UANDO, bambino, mi UANDO, bambino, mi innamorai di questo mestiere perché «contagiato» da un grande inviato del Resto del Carlino, Luca Goldoni, fare il giornalista era forse al primo posto fra i sogni di tutti noi che pensavamo a cosa avremmo fatto da grandi. I giornalisti erano già un po' circondati dalla fama dei contafrottole, ma anche e soprattutto dal fascino di una vita un po'zingara, a volte avventurosa, mai banale.

[Segue a pagina 10]

Islamici trucidati, il seme dell'odio

Nuova Zelanda: 49 morti. Il killer ispirato da Breivik e Traini | Servizi e VESPIGNANI Alle pagine 2 e 3

AMBIENTE

I ragazzi

scuotono la politica

Servizi Alle pagine 6 e 7

Governo diviso

Difesa e Viminale litigano sugli F35

TRA USA E CINA



Strage in disco, tracce di peperoncino

Corinaldo Pista dello spray, la sostanza trovata vicino all'uscita. Sei vittime | verdenelli A pag. 17

COPPARI e MARMO A pagina 8

CONTRO I RICATTI

Foto hot sui social Facebook schiera i robot sentinella

BOLOGNINI A pagina 12



IL PERSONAGGIO



Cyrano? Era filosofo e scienziato

GÀBICI A pagina 25

DERBY DI MILANO



Ultrà ucciso Sì di Salvini allo striscione

Servizio A pagina 8





e la speranza

la Repubblica

L'orrore



16 NNO 44 N° 64

€2,00





Min 9°C Max 15°C Milano

L'AVANGUARDIA ARMATA **DEI SOVRANISTI**

Gianluca Di Feo



acro delle idi di Marzo rischia di diventare un punto di svolta nella storia contemporanea. Perché dietro la carneficina nelle moschee di Christchurch c'è qualcosa di ancora più terribile. C'è un messaggio di sangue rivolto al mondo e soprattutto all'Europa: il proclama dell'avanguardia armata del sovranismo più estremo. E il killer sa che quelle sue parole troveranno una platea complice.

pagina 29 servizi di BREGA, CALANDRI

Il killer: "Io, normale uomo bianco odio i musulmani'

CARLO BONINI, pagina 3

LASCIATECI LAVORARE RAGAZZINI!



L'attentato. Suprematista fa una strage

La manifestazione. Il mondo si ferma per lo sciopero sul clima nel nome di Greta Il grido dei ragazzi: "La politica ora agisca"

49 morti in due moschee in Nuova Zelanda Tra i suoi eroi Traini, lo sparatore di Macerata

> UN MILIONE DI VOLTI PER IL FUTURO

Brunella Giovara



ilano ha visto tanti cortei, da piazza Fontana in avanti. Ma una manifestazione così, per salvare l'ambiente, non cosi, per salvare l'ambiente, non l'aveva mai vista, con tanti giovani che spiegano le loro ragioni e rivendicano un futuro con cartelli quasi tutti in inglese «perché il mondo ci deve sentire», anche Trump. È l'Onda dei ragazzi che invade le piazze. Sono 100mila a Milano, 20mila a Torino, 30mila a Roma, 50mila a Napoli: «L'ultima occasione per salvare la Terra».

pagine 10 e II con un servizio di MAZZARIOL e una lettera di NICOLA ZINGARETTI

Fico: abbiamo fatto errori, ma la stella verde non cadrà

ANNALISA CUZZOCREA, pagina 13

Oresso Domani Primavera Europa



Il retroscena

"Il debito alla Cina" La mossa di Di Maio che irrita gli Usa

Claudio Tito

ul Memorandum tra Italia e Cina c'è un fattore che per gli americani ha assunto un rilievo fondamentale. Quel fattore si chiama 'debito pubblico". E non si tratta di quello che pesa sulle casse di Washington. L'amministrazione Usa fa proprio riferimento a quello



Ezio Mauro

Svelò il bunga bunga muore avvelenata "Uccisa dal cobalto"

Il giallo

Piero Colaprico

emo di essere stata avvelenata». Lo ripeteva, prima di morire, limane Fadil, modella e testimone chiave nell'inchiesta sul caso Ruby con al centro le serate hard nella villa di Berlusconi. Gli esami rivelano: uccisa da un mix di cobalto e sostanze radioattive. I pm indagano per omicidio volontario.

con un servizio di ROSALBA CASTELLETTI

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 - Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27 Febbraio 2004 - Roma - Conce



La Stampa

Tuttolibri Così Niven racconta la Londra di fine millennio

Ferrari La prima volta nei box a caccia dei segreti della Rossa



Champions La Juve trova l'Ajax Europa League: Arsenal-Napoli



LA STA



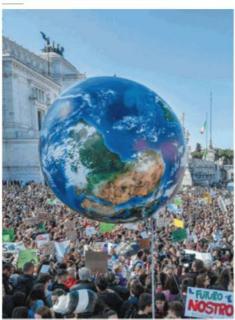
SABATO 16 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1.50 C II ANNO 153 II N. 74 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it



DA TORINO A PALERMO UN MILIONE NEI CORTEI



Speranza verde

UNA PROTESTA DIFFERENTE

SE LA PIAZZA NON È **POPULISTA**

SOFIA VENTURA

on la sua imponenza e la sua ubiquità il «Global Strike for future», che giunge dopo le ultime mobilitazioni nel mondo, ci distoglie dal conflitto tra populismi e partiti «mainstream» nel quale ci dibattiamo serza che qualche strategia degna di questo nome per mettere in campo nuove politiche prenda forma.

LIDIA CATALANO, FRANCESCA PACI TORINO-ROMA

A corteo appena partito, quando dire all'unisono «We will rock you», è come imbarcarsi in un viaggio nello spazio e nel tempo. E atterrare nel cuore del Wembley Stadium di Londra, tra i 70 mila che assistettero allecentire, escibirione del Queen per ora, tra 17 Umia che assistettero al-l'oceanica esibizione dei Queen per il Live Aid, la mobilitazione dei big della musica contro siccità e carestia in Etiopia. Era il 1985 e basta uno sguardo ai volti dipinti di verde che affollano il centro di Torino per capire che allora la stragrande maggio-ranza di loro non era neppure nato.

NUOVA ZELANDA, STRAGE NELLE MOSCHEE



Odio suprematista

IL VIRUS DELL'UOMO BIANCO

STEFANO STEFANINI

Perth, Australia Occidenta-le. L'attentato di Chri-stchurch arriva qui come un pugno nello stomaco. La Nuo-va Zelanda è dietro l'angolo del mappamondo. Quando le gelide, spietate immagini rimbalzano sugli schermi e sui social lo sgo-mento è immediato. CONTINUA A PAGINA 27

FRANCESCO RADICIONI BANGKOK

S pari, spari e ancora spari. Le persone correvano e all'improvviso le vedevi cadere. C'erano persone che sanguinavano a morte. È stato veramente terribile». È drammatica la testimonianza di Nour Tavis, sopravvissuto alla strage alla moschea al-Noor nel cuore di Christchurch fuggendo da una finestra. Nel giorno della preghiera del venerdi, è stata la moschea di al-Noor il primo obiettivo dell'atteso terrogista di motticio. dell'attacco terrorista di matrice xenofoba. Qui i morti sono stati quarantuno

CONTINUA A PAGINA 6
IZZO E MARTINETTI — PP. 6-7



ECONOMIA

BARBERA E MASTROLILLI Moody's non giudica l'Italia. E il governo fa i piani senza numeri



L'INDAGINE

COLONNELLO E LOS

Il mistero dell'olgettina uccisa a Milano con sostanze radioattive



- 13/2 LE STORIE

RAFFAELLA LANZA

La sommelier del riso che in ogni chicco sente un profumo

L'omaggio di Galliate al cavallerizzo più piccolo al mondo



BUONGIORNO

Il problema italiano è essenzialmente un problema di li-bertà: senza uomini liberi non è possibile uno Stato libero. Lo ha scritto Carlo Rosselli esule a Parigi nel 1930, sette anni prima che i fascisti francesi, probabilmente incaricati dagli italiani, lo facessero fuori a pistolettate assieme al fratello Nello. Non è per shatterlo in faccia ad Antonio Tajani, il presidente del parlamento europeo persuaso che Mussolini - a parte l'omicidio Matteotti, le leggi razziali e la guerra con Adolf Hitler - abbia fatto anche cose buone. Il suo stupore, alle proteste, mi pareva pure genuino. Quel giudizio (ha fatto anche cose buone, a parte l'omicidio Matteotti, le leggi razziali e la guerra) è stato già pronun-ciato da Silvio Berlusconi, Gianfranco Fini e Matteo Salvi-ni, paro paro. E a sinistra più o meno è così: da Lenin a

Anche cose buone | MATTIA FELTRI

Castro, di dittatura del Duce non è evoluta al grado di totalitarismo di Hitler e Stalin, siccome era sanguinaria ma non tanto quanto quella di Hitler e Stalin, vien naturale dire che ha fatto anche cose buone. Il presupposto drammatico e definitivo - ha eliminato i partiti, la libertà di voto, di stampa, d'associazione, ha mandato al confino e talvolta alla morte gli oppositori, cioè ha raso al suolo lo Stato libero-passa in secondo piano. Così, in allegria: ha fatto anche cose buone. Gli italiani sono privi di una nozione di libertà, sono indifferenti al senso profondo dell'autonomia e della responsabilità, estano fra la rassegnazione dello schiavo e la rivolta anarchica - scriveva Carlo Rosselli nel 1930, e guarda se è cambiato qualcosa. —





Milano Finanza



AIM ECCO LE 74 SOCIETÀ TRIMESTRALI LA VOLATA



€ 4,20

Sabato 16 Marzo 2019 Anno XXX - Numero 054

MF il quotidiano dei mercati finanziari

CHE-COMMERZ, PARLA GIUSEPPE VITA

solo realpolitik

IL RISIKO DELLE ASSICURAZIONI GENERALI SocGen falso allarme?

BUONI/CATTIV

ESCLUSIVO La prima classifica delle commissioni fisse e di performance dei prodotti di risparmio gestito e distribuito in Italia nel 2018. Che pesano in media l'1,6% ma con molte differenze



a di che cosa parlano governo e opposizione interna ed esterna al governo, a proposito dei rapporti con la Cina? Basta conescere un po' di Cina per capire che stanno parlando del nulla o quasi, visto che, salvo poche eccezioni, l'ignoranza in materia è profonda.

Per capirlo bastano pochi dati. Nel 1999 il reddito medio pro capite di un cinese era di un dollaro al giorno, 365 dollari all'anno. Nel 2017 era già salito a quasi 10 mila dollari all'anno. Del miliardo e 300 milioni di abitanti, chire 250 milioni sono benestanti, per definizione del presidenta Xi Jinping all'inaugurazione dell'Expo dell'import a Shanghai alla fine dell'anno scorso. Tradotto dal linguaggio prudente di colui che è anche il capo del Partito comunista cinese,

quei 250 milioni di cinesi in Occidente sarebbero considerati ricchi e basta. In Usa vivono circa 300 milioni di cittadini. Non più della metà è considerabile agiata se si usasse la definizione del presidente cinese, e ancora meno della metà se si usasse il termine ricchezza vera. In altre parole, la Cina ha oggi cinque volte la popolazione degli Stati Uniti, ma molti più ricchi della tradizionalmente ricca America. Oggi, tuttavia, la Cina ha ancora molti poveri,

INTERVISTA A MINALI

anche Buffett è con me

CINA

Sulla nuova Cattolica Le nuove città-obiettivo per il Made in Italy





Corriere Marittimo

Primo Piano

Delegazione del Qatar in visita in Italia per rafforzare i legami tra i porti

ROMA - Missione in Italia per i porti del Qatar, la delegazione della società di gestione dei porti del Qatar - "MWANI Qatar" con la "Qatar Free Zone Authority" e la "Qatar Terminals" hanno incontrato vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, presso la sede del MIT, all"ordine del giorno il rapporto di collaborazione avviato tra italia e Qatar e nella discussione quali gli elementi di prosecuzione. La delegazione gatariana ha visitato inoltre Assoporti accolta dal presidente Daniele Rossi. Durante l'incontro si è aperto il confronto in merito alle attività portuali anche grazie al supporto dei tecnici delle Autorità di sistema portuale. La missione in Italia per i rappresentanti della Qatar Free Zone Authority è stata inoltre l'occasione per avere informazioni in merito agli sviluppi e alle attività riguardanti i sistemi tecnologici, l' uso del GNL e l' organizzazione del traffico crocieristico del nostro paese. Questa missione fa parte di un progetto di sviluppo e che punta a rafforzare i legami tra il Sistema portuale Italiano e quello gatarino. L' occasione, inoltre, è stata un' opportunità per presentare il sistema portuale italiano ai tre principali operatori in ambito portuale e retroportuale dell' Emirato. Oggi e nei prossimi giorni i rappresentanti del Qatar accompagnati dalla struttura di Assoporti sono in visita ai porti di Trieste e Venezia. .





Informazioni Marittime

Primo Piano

Delegazione del Qatar visita i porti di Venezia e Trieste

In precedenza la missione ha fatto tappa a Roma ospite di Assoporti e del Mit. Tra i temi trattati, l' uso del Gnl e il traffico crocieristico

È giunta martedì a Roma per conoscere la realtà degli scali italiani la delegazione della società di gestione dei porti del Qatar - "MWANI Qatar" con la "Qatar Free Zone Authority" e la "Qatar Terminals". Per i membri della missione, due giornate intense: prima in visita presso Assoporti, poi ospiti al Mit ed infine in visita ai porti di Trieste e Venezia. Il viaggiostudio in Italia ha consentito ai rappresentanti della Qatar Free Zone Authority di visitare ed entrare direttamente in contatto con i rappresentanti dei vari tecnici che hanno illustrato sviluppi e attività riguardanti i sistemi tecnologici, l' uso del Gnl e l' organizzazione del traffico crocieristico. Questa missione fa parte di un progetto di sviluppo e che punta a rafforzare i legami tra il sistema portuale Italiano e quello gatarino. L' occasione, inoltre, è stata un' opportunità per presentare il sistema portuale italiano ai tre principali operatori in ambito portuale e retroportuale dell' Emirato. Terminato il seminario in Assoporti, la delegazione è stata accolta dal viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, in rappresentanza del ministro Danilo Toninelli, presso la sede del ministero per discutere su come proseguire nella collaborazione avviata. Dopo la tappa triestina, la delegazione del Qatar ha incontrato giovedì i vertici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. L' incontro con il porto di Venezia si è sviluppato in un seminario tecnico introdotto dal presidente Pino Musolino presso la sede dell' Authority e in una serie di incontri business-to-business. I settori su cui si è focalizzata l' attenzione dei partner del Qatar sono stati



principalmente tre: project cargo, prodotti deperibili ed energetico, in particolare Lng.



Primo Magazine

Primo Piano

Delegazione Qatarina in Assoporti

maurizio de cesare

15 marzo 2019 - La delegazione della società di gestione dei porti del Qatar MWANI Qatar con la Qatar Free Zone Authority e la Qatar Terminals sono stati in visita presso Assoporti nella giornata di martedì. Dopo i saluti istituzionali del Presidente Daniele Rossi, gli stessi hanno avuto modo di confrontarsi sulle attività portuali con dei tecnici delle Autorità di sistema portuale. La missione in Italia ha reso possibile per i rappresentanti della Qatar Free Zone Authority di visitare ed entrare direttamente in contatto con i rappresentanti dei vari tecnici che hanno illustrato sviluppi e attività riguardanti i sistemi tecnologici, l'uso del GNL e l'organizzazione del traffico crocieristico. Questa missione fa parte di un progetto di sviluppo e che punta a rafforzare i legami tra il Sistema portuale Italiano e quello qatarino. L'occasione, inoltre, è stata un'opportunità per presentare il sistema portuale italiano ai tre principali operatori in ambito portuale e retroportuale dell'Emirato. Dopo il seminario in Assoporti, la delegazione è stata accolta dal Vice Ministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, in rappresentanza del Ministro Danilo Toninelli, presso la sede del Ministero per discutere su come proseguire nella collaborazione avviata. Nei prossimi due giorni i rappresentanti del Qatar accompagnati dalla struttura di Assoporti faranno visita ai porti di Trieste e Venezia.



Barletta News

Primo Piano

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 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

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 italica 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 guasi 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 auspicava una certa regolarità degli incontri diplomatici. La migliore periodicità pare che non sia stata tutta merito del Governo giallo verde, il quale ha semplicemente proseguito il cammino 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 Shangai 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 Zls 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 italica 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 italiche, 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. Kublai 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 Amafi, 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 undestandin (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) Line guide 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 guesti 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 italica 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?



Il Giornale Di Vicenza

Trieste

La ruvida sorpresa della Via della Seta

La Via della Seta è un nome liscio che potrebbe nascondere ruvide sorprese.

Cinque anni fa il presidente cinese Xi Jinping annunciò al mondo il suo grande progetto che riecheggiava lo schema di quello che è passato alla storia come il piano Marshall degli Usa per l' Europa. Il paragone non è così astruso: settant' anni fa l' allora segretario di stato americano George Marshall scelse l' università di Harvard per pronunciare il discorso in cui delineava i dettagli di una sorta di pronto soccorso economico che gli Stati Uniti avrebbero avviato per l' Europa reduce dai disastri della guerra; nel 2013 Xi Jinping intervenne alla Nazarbayev University del Kazakistan per spiegare l' idea meravigliosa di avviare investimenti infrastrutturali in 70 Paesi, dal Baltico al Pacifico, con lo scopo di facilitare e velocizzare i collegamenti con la Cina.

Al di là della polemica all' interno del governo italiano, unico del G7 ad avere aderito al progetto cinese («Senza impegni», com' è ovvio per un esecutivo che ha fatto della dissolvenza un cardine della diplomazia), resta da capire se conviene davvero appaltare il porto di Trieste alle voraci ruspe di Pechino o se invece sarebbe preferibile evitare gli "aiuti" e tenere le mani libere. La prima cosa di cui vale la pena tener conto è la differenza, come dire, filosofica tra piano Marshall e Via della Seta: con il primo gli americani mettevano sul piatto dollaroni sonanti a fondo perduto per tirare su l' Europa e guadagnare duratura influenza geopolitica con la



costruzione del blocco liberale e democratico nella Nato; con la seconda i cinesi prestano soldi ai Paesi che ci stanno per ipotecarne il futuro di sviluppo e favorire la crescita dell' export, già florido, dell' economia cinese offrendo in cambio, nel caso del Belpaese, un teorico canale di collegamento per favorire il Made in Italy. La paura è che nella Via della Seta siano in qualche modo seminati anche i germi di quel sistema alternativo alla democrazia che mescola dittatura comunista a capitalismo economico. Magari insieme a quella tecnologia 5G che Huawei vorrebbe diffondere e che gli Usa ritengono un cavallo di Troia per rubare informazioni riservate.

Esagerazioni? leri il New York Times ricordava che in Cina c' è la legge sull' intelligence che non solo obbliga cittadini e imprese ad aiutare lo stato nella raccolta di informazioni sensibili, ma prevede premi per chi raggiunge l' obiettivo e punizioni per chi non lo fa. La Via della Seta, insomma, non è un pasto gratis. Anzi, potrebbe costare molto caro. L' importante è saperlo.



II Piccolo

Trieste

IN FRIULI VENEZIA GIULIA

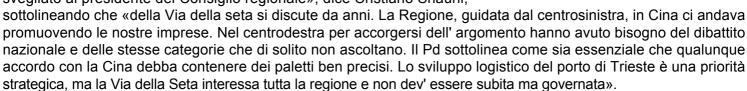
Zanin (Fi): l' Aula va informata Shaurli (Pd): se ne parla da anni

Il presidente del Consiglio regionale invoca un' audizione urgente per sentire i protagonisti . Il segretario dem: ben svegliato

trieste. Il Consiglio regionale si accorge del dibattito che imperversa in tutta Italia sulla nuova Via della seta e il presidente Piero Mauro Zanin sposa la posizione anticinese del suo partito, criticando l' impostazione dell' esecutivo e domandando la convocazione di un' audizione urgente per ascoltare il punto di vista di governo, Autorità portuale, Confindustria e assessori regionali competenti. L' intenzione sarebbe quella di sentire le parti prima della firma del Memorandum con Pechino, ma i tempi sono ristretti e bisognerà vedere se ci saranno i margini.

Zanin se la prende soltanto con la metà grillina del governo: «Sono certo che i ministri Di Maio e Toninelli non eluderanno l' invito e delegheranno propri rappresentanti per fornire informazioni su ripercussioni o possibili vantaggi per i cittadini del Friuli Venezia Giulia». Il giudizio dell' esponente di Forza Italia è negativo: «Non vorrei si perpetuasse il malvezzo tutto italiano di prendere decisioni strategiche tra pochi e poi cercare di farle digerire ai territori. Questo sistema non funziona, ancor più quando uno degli interlocutori è una superpotenza capitalcomunista come la Cina». Forzista è pure il governatore della Liguria Giovanni Toti, ma i toni sono diversi con l' invito a «non regalare ma neppure demonizzare. Gli investimenti dei cinesi sui porti di Genova e anche Trieste, non possono lasciare indifferenti. I nostri porti sono saldamente nelle mani del governo e non c' è rischio di colonizzazioni».

Il Pd Fvg attacca la nuova uscita dei forzisti locali: «Diamo il ben svegliato al presidente del Consiglio regionale», dice Cristiano Shaurli,



Ad appoggiare l' accordo con il Dragone è la Cgil Trasporti regionale, che in una nota ricorda come «nel porto triestino sono già attivi operatori stranieri», evidenziando che «la Via della seta può rappresentare una grande occasione di sviluppo per Trieste e l' intera regione. Sbaglia chi si oppone in modo aprioristico». Il sindaco Roberto Dipiazza ribadisce infine il suo favore, bollando come «chiacchiere» le critiche di chi parla di una svendita degli asset nazionali, mentre il presidente della Camera di commercio Venezia Giulia Antonio Paoletti ritiene che «il rinascimento del nostro porto sta dando fastidio a più di qualcuno».

--D.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



II Piccolo

Trieste

Via della Seta/1I porti del Europadietro le critiche UeÉ già partito il mega traghetto turco ...

Via della Seta/11 porti del Europadietro le critiche UeÉ già partito il mega traghetto turco Ephesus 238x34m, 7 di pescaggio, capace di contenere 450 Tir su 3 livelli, fresco di varo. Un servizio funzionante da anni, recentemente potenziato con efficienti collegamenti ferroviari. In questi giorni si dibatte sull' apertura delle "Nuova via della Seta" il collegamento diretto con i porti della Cina, dove Trieste sembra essere il naturale e immediato capolinea europeo. Pare che in sede europea l' affare sia osteggiato con il preteso rischio di venire soggiogati dalla potenza economica cinese (ormai le guerre di dominio si fanno a colpi di dollari o yen- l' euro è un piccolo pulcinella) e divenirne dei vassalli. Perché? Credo che sotto ci sia lo zampino dei porti del nord Europa (Amburgo, Anversa, Rotterdam), che con la scelta di Trieste e/o Genova sarebbero tagliati fuori da un business di dimensioni mondiali. Spero che i nostri governanti abbiano la forza e il buon senso di imporre la nostra autonomia decisionale che in termini pratici a Trieste porterebbe quegli investimenti e tecnologie per dare finalmente un assetto moderno, produttivo, efficiente al Porto Vecchio che lentamente si avvia al traguardo del secolo di decadenza.

Nicolò ZuffiVia della Seta/2La "coda di paglia"dei contrari al pattoll dibattito sull' opportunità di sottoscrivere il " contratto " di partecipazione della Cina, nei sistemi portuali italiani, ha generato, come sempre da noi, i pro e contro, Bianchi e Neri, Guelfi e Ghibellini. La contrarietà della Ue (Germania e Francia) è perlomeno sospetta, la rotta sui porti anseatici



diventa un po' meno importante, meglio pertanto cercar di limitare un possibile concorrente. La via della Seta sono in realtà due: una marittima con terminali Trieste e Genova e una terrestre con traguardo Rotterdam. Ci sono ostacoli anche per il terminale olandese o le "resistenze" della Ue sono solo per noi? Non mi risulta che la Germania abbia passato le Forche Caudine della Ue, quando ha sottoscritto con la Russia un contratto di fornitura del gas in esclusiva, mettendosi così nelle loro mani per le forniture energetiche. Non credo che gli Usa ci facciano partecipi delle trattative con la Cina per i dazi, non dico l' Italia ma nemmeno la Ue; e allora? Ognuno fa i propri interessi, certo nel rispetto dei trattati internazionali a cui sono legati. Come fa Zingaretti ad essere contrario all' accordo quando il tutto è partito sotto il governo Gentiloni? Berlusconi ha delle remore? Forse perché di mezzo non c' è il suo amico Putin. E ti pareva che personaggi di oltre Isonzo fossero favorevoli all' iniziativa; le uscite di Agrusti e della Mareschi Danieli mi confortano sulla bontà dell' accordo. Ma perché, signora, non può essere il presidente dell' Autorità portuale triestina a portare a compimento il progetto, dopo l' avvallo del Governo e del sottosegretario (grande conoscitore di quei mercati) che l' ha seguito e valutato?

È di ieri la presa di posizione netta del presidente Mattarella a favore della Via della Seta, contestiamo anche lui? Non ci dimentichiamo mai che negli anni '80 la Regione a conduzione friulana bloccò e rifiutò una proposta analoga della Baviera e degli Usa. Non vogliamo che la storia si ripeta. La situazione della Grecia (mi riferisco a quanto è avvenuto con lo scalo portuale del Pireo) da noi non si può replicare; nessuno può acquistare nulla solo e solamente prendere in concessione, come tutti, parte dello scalo, come hanno evidenziato in molti. A maggior chiarimento, sentite le dichiarazioni del presidente D' Agostino che, penso, sono di un certo peso a favore dell' accordo.

O pensate che anche lui sia uno sciocco?

Iginio ZaniniImmigrazioneTest per gli stranieri ed esami per i politiciII Decreto Salvini impone che per ottenere la cittadinanza italiana uno straniero che sposi un italiano debba sostenere un esame di conoscenza della lingua pari al livello B1. Al di là del trovare una struttura che lo rilasci vorrei ricordare che il 75% degli italiani non comprende un testo scritto.

lo più cattivo, proporrei che per essere eletti si debba superare un test Invalsi di terza media, pena la cancellazione del seggio per chi non ottenga il punteggio minimo. Per lo meno otterremmo una riduzione significativa dei parlamentari.



Fulvio ZontaLinguisticalI triestino è dialettodi famiglia venetaUn lettore ha scritto che il vernacolo della nostra città sarebbe un "dialetto mitteleuropeo", ma, come ha spiegato l' esperto Nereo Zeper che scrive anche sul Piccolo, il triestino è invece un dialetto veneto. La controprova empirica è che, se parli in triestino a una persona di Vienna, Budapest o Praga, ti guarda come se fossi un alieno, mentre a Venezia, Padova o Treviso ti capiscono quasi perfettamente.

Come insegna Zeper, il triestino ha contributi di singole parole innanzitutto dallo sloveno e poi anche da altre lingue - come molti dialetti -, ma sulla base di un' origine e di una struttura veneta. Mi sembra fuori luogo anche l' accostamento del triestino al "globish", identificati entrambi come tipi di "esperanto". Nessuno dei due lo è. Il globish è una forma semplificata di inglese, non un mix di varie lingue, e il triestino è figlio della famiglia di dialetti veneti.

Arianna ZerialRifiutiPensionati Uilcontro l' aumento TariLa giunta comunale in carica, di fronte a difficoltà di bilancio, non trova di meglio che aumentare la già non modesta Tari: 10 o 20 euro annui possono sembrare pochi, ma di questi tempi per le pensioni minime sono un aggravio non trascurabile.

Salta immediatamente agli occhi il confronto con l' amministrazione precedente, che ha trovato il modo d' incentivare la riduzione dei rifiuti incoraggiando con uno sconto l' utilizzo della composta per gli scarti verdi e alimentari. Oggi non si trova altro che un aumento tariffario per pareggiare costi che andrebbero affrontati con metodi più moderni esistenti in altre realtà e che potrebbero venir adottati da una gestione più attenta e intelligente. La Uil pensionati si oppone a qualsiasi onere aggiuntivo per una gestione che fino ad oggi ha dimostrato il favore dei cittadini, i quali non vanno penalizzati per cause non dipendenti dal loro finora corretto comportamento. Lucio VilevichUil Pensionati - Trieste Centro.



La Repubblica

Trieste

Il braccio di ferro

Ma Conte firmerà l' intesa. Nonostante Salvini

Premier e 5S avanti sul memorandum, Lega ancora non convinta Scontro con Trenta sul taglio degli F35

TOMMASO CIRIACO

roma Firmeremo il Memorandum con la Cina, annunciano al termine del vertice di governo con la Lega Giuseppe Conte e Luigi Di Maio. Di più: nonostante i dubbi degli Stati Uniti, il vicepremier grillino provoca Donald Trump coniando lo slogan " Italia First", che ricalca il più celebre "American First" del Presidente Usa. La " via della seta", insomma, continua a dividere i gialli dai verdi.

Da giorni è sempre lo stesso copione. « Avete messo in allarme gli Stati Uniti - avverte nel chiuso di Palazzo Chigi Giancarlo Giorgetti - rischiamo di non apparire affidabili ai loro occhi». E in effetti la confusione geopolitica semba essersi impossessata dell' esecutivo populista. Ruoli consolidati si invertono.

Con il Movimento che si iscrive al club dei "non allineati" guardando a Est, primo Paese del G7 a cedere alla corte cinese. E la Lega che rinnega anni di adesione al putinismo e si riscopre atlantica per convenienza. « Gli americani - insiste Giorgetti, l' unico leghista che in realtà gode a Washington di sponde - si sono lamentati con noi!».

Nulla di fatto, insomma, a una settimana dalla visita di Stato del Presidente cinese Xi Jinping. E a quaranta giorni da quella di Conte a Pechino, il prossimo 25 aprile. Il memorandum che scandisce la filosofia degli accordi commerciali, e a favore del quale si esprime anche Romano Prodi, si firmerà, questo è l' unico punto certo. « Darà nuovo impulso all' economia del Paese - assicura il premier - tutelando gli asset strategici,



che non ne saranno interessati: è anzi nostro obiettivo rafforzare il Golden Power ». L' avvocato, che dribbla ancora una volta la sala stampa di Palazzo Chigi e parla in piazza, facendo infuriare l' associazione stampa parlamentare, si affretta a ricordare che non si tratta di un accordo internazionale «vincolante». «L' Italia - spiega - è l' unico dei 13 Paesi firmatari a richiamare le regole Ue».

Prova a tranquillizzare gli alleati, ma serve a poco. E la tensione si impossessa del vertice. Salvini rinfaccia a Conte la gestione unilaterale dei dossier più delicati. Il fatto di non avere ancora in mano i protocolli con la Cina. I due duellano anche sulle strategie di comunicazione. E al termine della riunione il leghista, ammiccando verso Occidente, fa trapelare che non sarà a Roma per la firma di Xi Jinping e che la Lega porterà avanti « verifiche e valutazioni» sui protocolli relativi a settori strategici per Roma.

Quali? « Telecomunicazioni, energia, porti e infrastrutture», spiega, perché « prima di tutto viene la sicurezza degli italiani, poi l' interesse economico » . Il porto di Trieste, in particolare, allarma il Carroccio, oltre al 5G già stralciato dal patto, su cui vigilano gli Usa.

Eppure, Di Maio sembra impermeabile. «Gli Stati Uniti non hanno ragione di preoccuparsi, restano il nostro principale alleato » . Avrà modo di discutere con loro della svolta cinese nel suo imminente viaggio a New York e Washington. Dove si ragionerà anche del capitolo F- 35. Per il leader 5S, è necessario « rivisitare il progetto » . Nonostante le perplessità del Colle, Conte valuta il taglio di 20- 30 dei 90 caccia della commessa. Un altro schiaffo agli Usa. Che, immancabilmente, vengono difesi da Salvini: « L' Italia non può restare indietro sull' acquisto degli F35 » . Ma l' invasione di campo fa arrabbiare anche Elisabetta Trenta: «Il dossier è in mano a Conte » . La ministra della Difesa chiede « rispetto dei ruoli » e, soprattutto « meno confusione ». Vasto programma.



Messaggero Marittimo

Trieste

Fvg: Zanin chiede audizione su Via della seta

Massimo Belli

TRIESTE II presidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, Piero Mauro Zanin (nella foto), chiede un incontro ai rappresentanti delle istituzioni nazionali e locali per dibattere sul tema della Via della seta, prima della data stabilita per la firma dell'intesa tra i due Paesi. Invito i presidenti della II e della IV Commissione consiliare, Alberto Budai e Piero Camber, a convocare un'audizione congiunta sul tema Via della seta, prima del 23 Marzo, data nella quale è prevista la sigla del protocollo tra Italia e Cina, con i Ministeri di Sviluppo economico e Infrastrutture e Trasporti, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, il presidente di Confindustria Fvg, Giuseppe Bono e alla presenza degli assessori regionali Sergio Emidio Bini e Graziano Pizzimenti. Il presidente del Consiglio regionale, inoltre, si è detto certo che i ministri Di Maio e Toninelli, da sempre sensibili ai percorsi di trasparenza e democrazia partecipata, non eluderanno l'invito dell'Assemblea legislativa. delegando i propri rappresentanti a partecipare alla riunione per fornire informazioni sulle ripercussioni o i possibili vantaggi per i cittadini del Friuli Venezia Giulia, legati alla sigla dell'intesa. Perché l'Assemblea legislativa regionale, organo nel quale vengono stabilite le regole per la convivenza della nostra comunità, non è stata almeno informata delle ripercussioni, positive o negative, che potrebbero nascere dalla firma del memorandum of understanding tra Italia e Cina che riguarda anche il porto di Trieste? si domanda Zanin. Non vorrei che si perpetuasse un malvezzo tutto italiano, quello cioè di prendere decisioni strategiche tra pochi, molte volte subirle e poi cercare di farle digerire ai territori. Oramai è provato proseque Zanin che questo sistema non funziona. Ancor di più quando uno degli interlocutori è una superpotenza capitalcomunista come la Cina, dove diritti e doveri sono molto diversi dai nostri. A me sembra che questa questione della Via della Seta sia come un'altalena dove da una parte siede un elefante e dall'altra un topolino e al centro ci sono le risorse del nostro territorio, è chiaro verso quale parte esse andranno. Ma senza un coinvolgimento serio della nostra classe dirigente, il Friuli Venezia Giulia sarà come il perno sul quale batterà la parte dell'altalena sulla quale è seduto l'elefante.



Messaggero Marittimo

Trieste

Il porto di Trieste non è in vendita

Intervento di Stefano Visintin presidente Confetra FVG

Massimo Belli

TRIESTE Nelle ultime settimane si è fatto un gran parlare di Trieste e del suo porto. Per tale motivo, Stefano Visintin (nella foto), presidente di Confetra FVG che riunisce Aspt Astra, le Associazioni spedizionieri del porto di Trieste, e degli agenti marittimi fiulani, oltre ad Antep Associazione nazionale terminalisti portuali, ha ritenuto opportuno inviare in redazione un lungo comunicato, nel quale spiega in dettaglio la posizione di Confetra su questo tema. Noi imprenditori dello scalo giuliano e del sistema logistico regionale scrive Visintin -, abbiamo seguito con particolare interesse i vari contributi di giornalisti, politici ed opinionisti di ogni sorta, volti a disquisire di Via della seta, geopolitica e traffici internazionali. C'è chi ha elucubrato di pericoli per le industrie italiane, altri paventavano lo spoglio dell'Italia dalle sue infrastrutture strategiche come i porti. Il tutto è stato poi messo nello stesso calderone e condito con altri temi riguardanti le reti di comunicazione, la fondazione di società pubblico/private tra enti pubblici e partner asiatici per opere infrastrutturali, magari in deroga alle disposizioni del Codice degli appalti. Nessuno, però, si è scomodato per chiedere quali fossero la posizione o le proposte degli imprenditori che, quotidianamente, lavorano e danno lavoro nell'ambito del sistema portuale di Trieste, oggi uno dei porti più importanti d'Italia per tonnellaggio ed il primo per traffico ferroviario, soprattutto internazionale. Va innanzitutto sottolineato proseque la nota che il porto di Trieste, come tutti gli altri scali italiani, non è in vendita perché ciò è materialmente e giuridicamente impossibile. Il demanio marittimo non è in vendita. E' corretto, invece, parlare di concessioni in base alla legge 84/94, che prevede regole, diritti e doveri. Se le condizioni stabilite all'atto della firma della concessione non vengono rispettate, al concessionario si può revocare la concessione. In secondo luogo, è utile ricordare come a Trieste senza clamori mediatici L'Autorità portuale abbia ottemperato a quanto richiesto dalle leggi riguardo lambito portuale, sia in materia di lavoro portuale (Piano dell'organico) che di Piano regolatore portuale (approvato). A ciò si aggiunga che si tratta dell'unico Porto franco internazionale in Europa, la cui disciplina codificata è di diritto pubblico internazionale. Confidiamo che chi governa il Paese sia consapevole di quale strumento di politica internazionale e commerciale dispone e quali ne siano (nel dettaglio) le regole. Sul tema del pericolo, per l'industria nazionale, di investimenti esteri nel Porto franco di Trieste, sarebbe utile capire in base a quali dati concreti esso trovi fondamento, a differenza di quanto accaduto altrove in Europa. Forse sfugge che il porto di Trieste serve per l'85% il Centro ed est Europa (via ferrovia), mentre il mercato italiano pesa per il 15% circa. Pertinenti sembrano invece le considerazioni sul fatto che l'arrivo di investitori esteri non sarà la panacea per i porti italiani: lo condividiamo, in primo luogo perché se il nostro porto già cresce a doppia cifra, questo è dovuto principalmente al duro lavoro delle aziende private spedizionieri, terminalisti portuali e retro portuali, agenti marittimi ed operatori in genere che promuovono lo scalo giuliano a livello internazionale, lavoro agevolato dalle scelte operate dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale. E' altresì privo di fondamento il campanello d'allarme, suonato dai soliti ben informati, sul pericolo di contraffazione dei prodotti: questo è un rischio sempre esistente, indipendentemente dalla provenienza dei prodotti, al quale devono ovviare gli organi statali preposti al controllo. Tali controlli sono regolarmente effettuati presso i Punti franchi di Trieste, presidiati dall'Agenzia delle Dogane e dalla Guardia di Finanza. Se gueste considerazioni dovessero paralizzare le attività logistiche, sarebbe la fine del commercio internazionale, compreso quello dei prodotti italiani: questo sarebbe, in effetti, un gravissimo pericolo per l'industria italiana votata all'export. Una politica concreta per mantenere il controllo della catena logistica non prevede di 'chiudersi a riccio' bensì, ad esempio, la promozione di una crescita della cultura industriale nel campo delle condizioni di vendita internazionale dei propri prodotti. I termini di resa Incoterms® 2010 andrebbero approfonditi e, per creare valore aggiunto, si suggerisce di accantonare la pervicacia degli imprenditori nostrani nel vendere franco fabbrica. La convinzione di liberarsi di ogni problema una volta che i prodotti sono usciti dal cancello del proprio stabilimento, regala ad altri attori (del trasporto e industriali) fino al 30% del valore commerciale dei beni e la perdita del controllo sulle vie che tali prodotti percorrono per raggiungere il luogo di destino. La partita conclude il presidente Visintin che stiamo giocando è storica e si gioca ora, con molteplici partner internazionali. Da essa dipenderà una parte consistente del futuro economico ed occupazionale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e di parte del nostro Paese. Perdite di tempo o, peggio ancora, improvvisazioni, non ce le possiamo permettere. Per discutere nel merito dei temi sopra riportati, la nostra Associazione di categoria è e rimane a disposizione dei decisori politici e delle altre Associazioni professionali



Sky Tg24

Trieste

Memorandum Italia-Cina: rischi o opportunità? Ecco i numeri

MARIANGELA PIRA

Il rapporto tra la Cina e i paesi europei negli ultimi anni è spesso oggetto di discussione. Che si riaccende ogni volta che un leader cinese arriva in Europa. Basta vedere questo articolo di Foreign Policy datato ottobre 2015 (https://foreignpolicy.com/2015/10/23/china-britain-trade-uk-xijinping-cameron-nuclear-investment/): si chiede se la Gran Bretagna sarà comprata dai cinesi. Xi Jinping all' epoca visitava il Regno Unito. 46 miliardi di dollari di accordi, tuttora in piedi, nei settori strategici della sanità, della tecnologia, dell' aerospazio e dell' istruzione, dell' energia e dei servizi finanziari, come si può vedere in questo link: https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-10-19/cameron-sayschina-s-xi-brings-46-billion-in-deals-to-u-k- . Interessante anche guardare ai principali partner commerciali della Cina: dopo Usa, Giappone, Corea del Sud, al quarto posto, e prima in Europa, non c' è l' Eurozona. C' è la Germania, con un interscambio di circa 150 miliardi di dollari. L' Italia è al 22mo posto con circa 40 miliardi. Del resto il terminale della ferrovia dove vengono smerciati i prodotti cinesi si trova a Duisburg. Viene definita punto d'accesso di Xi Jinping nel Vecchio Continente: l' 80% dei treni in arrivo dalla Cina fa proprio qui la prima fermata europea (https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/01/germanys-china-cityduisburg-became-xi-jinping-gateway-europe). Stando al Financial Times (https://www.ft.com/content/29f4814c-467e-11e9-a965-23d669740bfb) I' Italia punterebbe a prestiti dall' Asian Infrastructure Investment Bank, una banca di sviluppo la cui ambizione è quella di raggiungere lo status della



Banca Mondiale e servirà a supportare gli investimenti della Nuova Via della Seta. Una banca che quindi nasce per prestare denaro utile a finanziare i progetti infrastrutturali dell' iniziativa cinese. Banca di cui tutti, tranne gli Usa, che evidentemente non amano questo piano Marshall in salsa cinese, fanno parte. Basta andare a vedere nel sito dell' AIIB i membri del Consiglio di Amministrazione dell' istituto (https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/boarddirectors/index.html): ci sono proprio tutti, dalla Francia alla Germania, dall' Italia al Regno Unito, dalla Danimarca alla Spagna, dal Canada all' Australia. La Gran Bretagna qualche tempo fa affrontò in parte la bufera che vede oggi protagonista l' Italia. Indovinate quale fu il primo paese occidentale ad aderire all' AIIB? Avete capito bene, fu Londra come comunicato dallo stesso governo (https://www.gov.uk/government/news/uk-announces-plans-to-join-asianinfrastructure-investment-bank), scatenando anche in quel caso l' ira americana (https://www.theguardian.com/usnews/2015/mar/13/white-house-pointedly-asks-uk-to-use-its-voice-as-part-of-chinese-led-bank). Il pomo della discordia oggi è costituito da un MoU, un accordo strategico tra Italia e Cina, che verrebbe firmato con l' occasione della visita del presidente Xi. La Cina pensa l' Italia sia vulnerabile o manipolabile, dice in buona sostanza il portavoce del Consiglio per la Sicurezza Nazionale della Casa Bianca. La preoccupazione è che il MoU non parli solo di commercio ma che abbia un valore politico che riguarda un paese membro del G7 che aderisce formalmente al progetto infrastrutturale cinese. Stando agli esperti sinologi è soprattutto l' annuncio in pompa magna che ha alimentato la polemica. Altri paesi, come la Germania, non fanno annunci, ma affari concreti. Lo scopo forse è far sì che le nostre aziende penetrino ancora meglio un mercato dove spesso si trovano a rivaleggiare con gli alleati europei. Un MoU formale peraltro non risolverà quello su cui il Paese ha più da lavorare: la capacità di fare accordi concreti come i tedeschi e gli inglesi dato che la realtà è che, ad esempio, dopo cinque anni di trattative sul porto di Trieste ad oggi non è stato firmato ancora alcun accordo.



Ansa

Venezia

Venezia: Grandi navi, l' Autorità portuale ricorre al Mibac

Si tratta di aspetto tecnico su questioni gerarchiche

(ANSA) - VENEZIA, 15 MAR - "L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale è ovviamente favorevole alla tutela della città e dell' ambiente veneziano. Per questo l' Ente ha proceduto, come atto dovuto, a proporre un ricorso gerarchico per ribadire la competenza sulle aree interessate dal provvedimento, così come previsto dalla legge, propria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che esercita attraverso la propria articolazione funzionale ovvero l' Autorità di Sistema". Lo afferma in una nota l' Autorità portuale precisando che il ricorso avverso è rivolto al Mibac e sulla questione Grandi navi da crociera. Sulla sensibilità alla questione ambientale, rileva l' Autorità è la testimonianza "delle numerose iniziative e politiche volte a garantire piena integrazione della sostenibilità ambientale e della sostenibilità economica delle attività portuali". Il ricorso é "una decisione volta a tutelare l' integrazione della sostenibilità ambientale ed economica delle attività portuali - aggiunge - ma, ancor più, a tutelare l' operatività del Canale della Giudecca a favore dei cittadini di Venezia". "L' imposizione di un vincolo, così come formulata dal Ministero per i beni e le attività culturali sul Canale della Giudecca e sul Bacino di San Marco - conclude l' Autorità metterebbe infatti a serio rischio la possibilità non solo di transito delle navi da crociera, di qualsiasi stazza, ma anche il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone che ricorrono, per operare, agli spazi dati in concessioni a istituzioni pubbliche e soggetti privati". (ANSA).





Corriere del Veneto

Venezia

«Canale della Giudecca, il vincolo non toglie le navi»

La replica dei Beni Culturali dopo il ricorso del Porto. Musolino: atto dovuto per la competenza

Alberto Zorzi

VENEZIA «Il vincolo sul canale della Giudecca, sul bacino di San Marco e sul Canal Grande resterà». Il ministero dei Beni Culturali fa sapere che il provvedimento approvato il 31 gennaio scorso dalla Soprintendenza di Venezia resisterà al ricorso gerarchico presentato dall' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale. Il presidente del Porto Pino Musolino giovedì ha dato mandato all' avvocato Franco Zambelli di impugnare l' atto, ma la strada scelta non è stata quella più conflittuale del Tar: si è scelta la via «soft» del ricorso gerarchico, cioè al soggetto superiore a quello che l' ha emesso.

Dal ministero però fanno capire che non ci sarà nessun annullamento del vincolo, ricordando che il percorso è stato condiviso in prima persona dal ministro Alberto Bonisoli, che già aveva annunciato l' avvio dell' iter da parte della Soprintendenza lagunare con un lungo post su Facebook il 27 settembre scorso.

Non solo, da Roma ricordano come questa linea sia condivisa anche dagli altri due ministeri coinvolti sul tema delle crociere, cioè l' Ambiente con Sergio Costa e le Infrastrutture con Danilo Toninelli, che di Musolino è il «capo», visto che il presidente viene nominato con decreto di Porta Pia. Detto questo, però, lo staff di Bonisoli ci tiene a precisare che, posto il vincolo, allo stato non c' è nessuna intenzione di bloccare la crocieristica a Venezia. Il vincolo, insomma, è l' avvio di un percorso che porterà a vietare il passaggio delle grandi navi davanti a San Marco, ma secondo lo spirito del decreto Clini-Passera del 2012, che dichiarava necessaria una via alternativa per farlo. Tesi che si discosta da quella degli ambientalisti



secondo i quali, ormai, il passaggio dovrebbe essere vietato tout court . Nel frattempo ci sarà un tavolo con tutti gli enti competenti per definire «con molta attenzione» l' applicazione concreta.

I rischi li ha elencati ieri il Porto in una nota. «Non solo per il transito delle navi da crociera, di qualsiasi stazza, ma anche per il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone». «Un problema che il ministero si sta ponendo e che necessiterà di valutazioni tecniche - spiegano da Roma - Per esempio si potrà arrivare a definire una nuova stazza massima». Il Porto conferma che il ricorso è un «atto dovuto», che serve a «ribadire la competenza sulle aree interessate dal provvedimento», così come «a tutelare l' operatività del Canale della Giudecca a favore dei cittadini di Venezia». Detto questo l' Autorità ribadisce la sua attenzione alla tutela della città e dell' ambiente veneziano. Il ricorso gerarchico può essere presentato entro trenta giorni dalla notifica dell' atto, poi il ministero avrà 90 giorni per rispondere. Se, come pare, la risposta sarà negativa, il passo successivo potrebbe essere il ricorso al Tar. Ma intanto i tavoli tecnici vanno avanti, così come lo studio delle ipotesi alternative: per ora si parla del Vittorio Emanuele in tempi rapidi e di tre ipotesi (San Nicolò, Malamocco e Chioggia) per il futuro.



Corriere del Veneto

Venezia

Comuni, imprenditori e categorie Alleanza per rilanciare l'economia

Zona speciale, in 32 firmano la lettera al governo. Bitonci: pronti a collaborare

Giacomo Costa

VENEZIA «Non ci possono essere altri aiuti se non quelli che arrivano dal nostro territorio, e oggi tutto il territorio si mette insieme per poter ripartire». Da Venezia a Rovigo, passando per Portogruaro, San Donà di Piave, Ficarolo e Occhiobello. E poi gli esercenti, gli artigiani, gli industriali, i portuali e gli imprenditori. Ieri mattina a Ca' Farsetti erano 32 (anche i due prefetti di Venezia e Rovigo) con la penna in mano per firmare la lettera d' intenti indirizzata al governo per chiedere l' istituzione della zona economica speciale a Venezia, primo tra tutti il sindaco metropolitano Luigi Brugnaro, che ha subito voluto ricordare come la proposta nasca dal capoluogo, dall' autorità portuale, da Confindustria, ma se in così tanti hanno deciso di aderire - anche senza essere direttamente coinvolti nella Zes - può essere solo perché si è intuita la grande ricaduta positiva che la nuova «zona franca» avrebbe su tutto il delta lagunare.

«Permetteteci di essere al servizio del Paese alla nostra massima capacità - ha detto il presidente del Porto Pino Musolino - questa non è una richiesta contro qualcuno, la Zes veneziana non va a discapito di altri ma a vantaggio di tutta Italia». Ancora più diretto Vincenzo Marinese, numero uno di Confindustria per Venezia e Rovigo: «E' la prima volta a livello europeo che una richiesta di questo tipo arriva da un intero territorio. Questa mattina ho ricevuto una scolaresca delle medie e perfino la professoressa mi ha domandato se arriverà la Zes. Significa che si tratta di un' esigenza sentita da tutti».

Secondo il Piano industriale che Confindustria Venezia Rovigo ha

elaborato l' istituzione della zona speciale, limitatamente alle sole aree libere che oggi non producono di alcun reddito, (pari a 385 ettari, suddivisi in 215 a Porto Marghera e 170 nei comuni della provincia di Rovigo) potrebbe attrarre 2,4 miliardi di investimenti creando 26.600 posti di lavoro tra diretti ed indiretti.

La lettera però rischia di restare solo un elenco di desideri se non arriverà la sponda del governo: l' assessore regionale al Territorio Cristiano Corazzari ha ricordato come Palazzo Balbi stia da tempo lavorando per ottenere maggiore autonomia e competenze, («E' una battaglia che non deve avere colore politico, serve a far crescere le nostre eccellenze»), ma la buona notizia arriva dal governo che apre alla richiesta di Venezia. Non a caso Dice il sottosegretario all' Economia Massimo Bitonci, conferma di stare lavorando da mesi perché la zona economica speciale possa diventare realtà. «Si tratta di una misura pensata per il sud Italia, per portarla al nord bisogna aprire un tavolo di confronto con il governo - spiega -. Noi abbiamo già avviato con il tavolo della Lega un incontro con il ministero dello Sviluppo economico su questo tema, appena riceveremo la lettera coglieremo l' occasione per tornare a spingere in questa direzione». Ieri mattina, però, il sindaco Brugnaro ricordava come il recente passato non sia stato segnato da una grande collaborazione con Roma: «Stiamo proponendo all' Italia un modello di condivisione, fino ad ora però in riposta abbiamo ottenuto più silenzi che atti concreti, ma prima o poi qualcosa ce la dovranno pur concedere».

Inevitabile, quindi, la stoccata sul reddito di cittadinanza: «Dobbiamo riavviare il lavoro, se la gente non ha soldi in tasca non spende, e la soluzione non può essere la "paghetta" ricavata dal debito pubblico».

Aggiunge il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto: «I nostri stipendi sono fermi da dieci anni, perché non sfruttare uno strumento così potente? È un' opportunità che non possiamo permetterci di perdere».



II Gazzettino

Venezia

Una "Zona speciale" per creare lavoro

`Firmata a Venezia la lettera d' intenti con cui chiedere al Governo l' avvio del procedimento per istituire la Zes `Confindustria in accordo con i sindaci veneziani e rodigini ha elaborato un piano per il rilancio di 385 ettari di territorio

NICOLA MUNARO

LA FIRMA VENEZIA Racconta Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia Rovigo, che ieri mattina è stato avvicinato da una maestra, durante uno degli appuntamenti organizzati per i più piccoli dall' associazione degli industriali. «Sapeva di questo incontro e mi ha chiesto com' eravamo messi con la Zes» ha svelato a Ca' Farsetti, sede del Comune di Venezia, nel prologo alla firma della lettera d' intenti con cui chiedere al Governo «che sia avviato» entro il 31 dicembre «il procedimento per l' istituzione della Zes (la Zona economica speciale, ndr)» nei territori di Venezia e Rovigo «creando - si legge nel documento diretto all' Esecutivo gialloverde - così i presupposti per lo sviluppo e la crescita nel prossimo futuro attraverso il valore aggiunto rappresentato da questo strumento di politica di coesione socio-economica».

«L' importanza della domanda di quella maestra - ha continuato Marinese - sta a significare come la società, e non solo gli industriali abbiano a cuore la creazione della Zes, che già in questo sta battendo ogni record: mai, prima di noi, un territorio intero aveva invocato la nascita di una zona economica speciale». Che sul territorio - giurano i firmatari - avrà solo ricadute positive declinate in occupazione, investimento, valore aggiunto e guadagni.

IL PROGETTO Dati alla mano, sarebbe così.

Secondo il Piano industriale che Confindustria Venezia Rovigo ha elaborato, infatti, l' istituzione di una Zes in Veneto, soltanto per quanto riguarda le aree libere che oggi non producono alcun reddito, cioè 385 ettari: 215 ettari a Venezia tra Porto Marghera, Campalto, Murano,

Nordest

Vina "Zona speciale" per creare lawood

If greater the special in the street of the special control of th

Arsenale, zona portuale e Tronchetto; 170 ettari nei comuni della provincia di Rovigo (Bagnolo di Po, Bergantino, Calto, Canaro, Castelmassa, Castelnuovo Bariano, Ceneselli, Ficarolo, Fiesso Umbertiano, Gaiba, Melara, Occhiobello, Polesella, Salara, Stienta, Trecenta). Con la Zes quella zone potrebbe attrarre 2,4 miliardi di investimenti - 6,2 milioni per ettaro - creando 26.600 posti di lavoro tra diretti e indiretti. In pratica un nuovo posto di lavoro ogni 320 mila euro di investimento.

STRIGLIATA A ROMA A firmare, a fianco dei sindaci rodigini, di Confindustria, del Porto di Venezia, delle associazioni di categoria, anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro.

Che non ha risparmiato stilettate al Governo. «È un dato significativo: dalle categorie economiche alle forze politiche ci siamo tutti e tutti vogliamo investire sulla creazione di nuovo lavoro. Poi - si lascia andare - se mi si chiede se questo Governo, in questo caso il Ministero dello Sviluppo Economico, fa le cose, io dico che fino adesso non ha fatto mica tanto: la fiducia viene riposta quando si vedono fatti concreti. Ma penso che prima o poi qualcosa ci verrà dato nonostante finora i silenzi siano stati molti di più delle risposte. La Zes in Europa ha costruito molti posti di lavoro ha continuato - non si capisce perché nel Polesine e a Porto Marghera non si possa fare. Può avere una ricaduta fondamentale sulla città, rilanciando le imprese e non solo quelle legate al turismo. Non vogliamo far nulla contro nessuno, continuiamo a proporre e ognuno si assumerà le proprie responsabilità».

TUTTI PER UNO Parole a cui ha fatto eco anche Pino Musolino, presidente dell' Autorità portuale di Venezia secondo cui la Zes «è un valore aggiunto al servizio dato al sistema Paese: va a beneficio dell' Italia e adesso dovremmo essere qui a chiederci come mai non ce l' abbiamo già. Pubblico e privato funzionano quando bisogna costruire il futuro». Dello stesso avviso anche i prefetti, che il Governo a cui le categorie economiche e i sindaci di Venezia e del rodigino si appellano, lo rappresentano. «Lo Stato non può non essere presente, guai non ci fosse - ha commentato Vittorio Zappalorto, prefetto di Venezia -Ma la Zes non sia vista come panacea di tutti i mali, non si pensi che domani parta il boom economico. È però un primo, fondamentale, passo.



Se funziona l' economia c' è tutto il resto». E Maddalena De Luca, prefetto di Rovigo, «per la nostra autonomia e per i sindaci, è un' opportunità da non perdere: si tratta di un progetto che mi ha entusiasmato, guarda al futuro trasformando le fragilità in opportunità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



II Gazzettino

Venezia

Navi, il Porto contro il vincolo del ministero per la Giudecca

L'Autorità di Musolino presenta ricorso contro i Beni culturali sulla difesa del canale dal traffico `Le motivazioni: se passasse la tutela culturale sarebbe un danno per l'economia dei trasporti

ELISIO TREVISAN

IL CASO MESTRE Se il Ministero imponesse davvero il vincolo culturale sul bacino di San Marco e sul canale della Giudecca, facile che, oltre allenavi da crociera, di qualsiasi dimensione, sarebbero in grosse difficoltà a transitare pure i vaporetti, i lancioni granturismo, per non parlare dei ferry boat.

In buona sostanza Venezia verrebbe difesa dal punto di vista ambientale ma uccisa da quello economico e sociale. Nel senso che la residua vitalità che le rimane, e che non è portata dai turisti mordi e fuggi, potrebbe spirare. Per questo l' Autorità di sistema del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) ha avviato un ricorso gerarchico.

LA STORIA A fine settembre dell' anno scorso, infatti, non è stato il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture a pensare un nuovo vincolo per Venezia, dopo quello imposto (ma ancora non applicato) nel 2012 dai ministri Clini e Passera (il primo dell' Ambiente e il secondo dello Sviluppo economico) ma il referato dei Beni culturali rappresentato dal 5 Stelle Alberto Bonisoli.

A fine settembre aveva annunciato di voler porre il vincolo di interesse culturale a tutte le vie d'acqua urbane della città, compresi il bacino di San Marco e il canale della Giudecca, in modo da tenere lontane le navi da crociera. Attualmente la città è sottoposta a vincolo paesaggistico, ma per le navi bisognerebbe dimostrare che queste modificano il paesaggio in maniera permanente.

Con il vincolo di interesse culturale, invece, si dà il potere alla Soprintendenza di individuare eventuali usi impropri del bene e quindi di vietarli. E allora, rispondendo a chi lo accusava di aver fatto una boutade da Facebook, rispose di essere pronto a difendere il provvedimento da ogni ricorso che eventualmente dovesse essere presentato.

Ecco, ora per gli annunci del ministro Bonisoli, c' è la prova del nove, il ricorso dell' Adspmas, «come atto dovuto per ribadire la competenza sulle aree interessate dal provvedimento, così come previsto dalla legge, propria del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che esercita attraverso la propria articolazione funzionale ovvero l' Autorità di Sistema». Il presidente Pino Musolino ha sempre ribadito di essere ovviamente favorevole alla tutela della città e dell' ambiente veneziano, e l' Autorità elenca tutta una serie di «numerose iniziative e politiche volte a garantire piena integrazione della sostenibilità ambientale e di quella economica delle attività portuali».

Il fatto è che al Porto si ritiene che un vincolo del genere non solo finirebbe per essere contro l'ambiente lagunare ma anche contro l'economia, il lavoro e la vita veneziane.

IL PERICOLO «L' imposizione di un tale vincolo, come quello pensato dal ministero dei Beni culturali, sul Canale della Giudecca e sul Bacino di San Marco metterebbe infatti a serio rischio la possibilità non solo di transito delle navi da crociera, di qualsiasi stazza, ma anche il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone che ricorrono, per operare, agli spazi dati in concessioni a istituzioni pubbliche e soggetti privati».





II Gazzettino (ed. Rovigo)

Venezia

Zes, appello al governo: «Porterà 26mila posti di lavoro»

ZONA ECONOMICA SPECIALE ROVIGO

Si scrive Zes, per 16 Comuni polesani si legge speranza. Ieri a Venezia è stata firmata la lettera d' intenti per invitare il Governo ad avviare entro il 31 dicembre il procedimento per l' istituzione di una Zona economica speciale, nell' area metropolitana di Venezia e Rovigo. Secondo il piano industriale elaborato da Confindustria, promotrice dell' iniziativa, «l' istituzione di una Zes in Veneto, limitatamente alle sole aree libere che oggi non producono alcun reddito, pari a 385 ettari, suddivisi in 215 ettari a Porto Marghera e 170 ettari nei comuni in Polesine, potrebbe attrarre 2,4 miliardi di investimenti, 6,2 milioni per ettaro, creando 26.600 posti di lavoro tra diretti ed indiretti: 1 posto di lavoro ogni 320 euro di investimento». BUROCRAZIA SNELLA Le Zes prevedono semplificazioni amministrative. agevolazioni ai contributi e alle riduzioni fiscali concessi alle imprese, sono previste solo per il Sud. La richiesta al Governo è di modificare la legge prevedendole anche nelle aree del Nord incluse nella carta europea degli aiuti di Stato. La delegazione polesana, capeggiata dal prefetto Maddalena De Luca, era formata dal segretario della Cna polesana Renato Fabbro, dal presidente di Confartigianato Polesine Marco Marcello, dal vicepresidente di Confindustria Venezia e Rovigo Gian Michele Gambato, dal presidente della Provincia Ivan Dall' Ara, dai sindaci di Bergantino, Giovanni Rizzati, di Calto, Michele Fioravanti, di Canaro, Nicola Garbellini, di Castelmassa, Eugenio Boschini, di Castelnovo Bariano, Massimo Biancardi, di Ceneselli, Marco Trombini, di Ficarolo, Fabiano Pigaiani, di Fiesso Umbertiano, Luigia Modonesi, di Melara, Paola Davì, di Occhiobello, Daniele Chiarioni, di Polesella, Leonardo Raito, di Salara, Andrea Prandini, di Stienta, Enrico Ferrarese, e di Trecenta, Antonio Laruccia, e dagli assessori di Bagnolo di Po. Chiara Magaraggia, e di Gaiba, Stefano Soriani, La firma del documento è stata preceduta dalla presentazione da parte del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, del presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese, dei prefetti di Venezia e Rovigo e dal presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale Porto di Venezia e Chioggia, Pino Musolino. Presente anche l' assessore regionale al Territorio Cristiano Corazzari: «Come è chiaramente precisato nell' intesa sottolinea - con gli investimenti determinati dalla Zes, sarà possibile potenziare il tessuto delle piccole e medie imprese, sviluppare i quattro distretti del vetro, della calzatura, ittico e della giostra, favorire l'espandersi di filiere come quelle della cantieristica e dell'agroalimentare, incrementare le attività legate alla logistica, alla chimica verde, alla cyber economy». «Dove le Zes sono attive rimarca il sindaco Chiarioni, come in Polonia che ne ospita 14, gli investimenti sono arrivati, i posti di lavoro anche, oltre a una crescita del Pil del 27% in sette anni. La premura che stiamo manifestando è dovuta alla scadenza del 2020 e alla conseguente revisione della mappatura da parte della Commissione europea». F.Cam.



Il Giornale Di Vicenza

Venezia

LA RICHIESTA AL GOVERNO. Confindustria, Area metropolitana e Comuni firmano per l' avvio del riconoscimento

Venezia e Rovigo siano Zes, "speciali"

Per la prima volta un territorio propone la procedura per agevolazioni e incentivi agli investimenti

ALBERTO MINAZZI

VENEZIA Quella che era solo un' idea di Confindustria, in meno di due mesi è diventata la richiesta di un intero territorio metropolitano. Con la firma, avvenuta ieri a Ca' Farsetti, sulla lettera di intenti da inviare al Governo, è l' intera area metropolitana di Venezia e Rovigo a chiedere che, attorno al porto di Venezia, venga autorizzata la creazione di una Zona Economica Speciale. Perché la Zes, come ha sottolineato il prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, «non è la panacea di tutti i mali, ma un' opportunità che i nostri territori non possono permettersi di perdere».

Proprio il sostegno espresso pubblicamente dai due rappresentanti territoriali dello Stato (anche il prefetto di Rovigo, Maddalena De Luca, ha dichiarato ieri: «Seguirò questo progetto, anche personalmente, in sede governativa) è uno degli atti politicamente più rilevanti di una firma che, in sostanza, richiede di avviare entro il 31 dicembre di quest' anno le procedure per il riconoscimento della Zes. Già, perché il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, auspica che finalmente cambi la tendenza di Roma nei confronti di queste terre. «Spero che questa occasione vada in porto, anche se so che sarà difficilissimo. Credo che sia arrivato il momento di fare le cose: noi stiamo proponendo all' Italia dei modelli di condivisione, ma, finora, i silenzi sono stati molti più dei fatti concreti».

E, di concretezza, la Zes è ricca. Si tratta infatti di una possibilità, pensata in Europa per cercare di colmare il gap tra i Paesi dell' Est e quelli dell'



Ovest, che ha dato ottimi frutti in Polonia (dove il Pil è cresciuto del 27% in 7 anni). Ma anche, allargando l' orizzonte, è anche lo strumento che ha agevolato il boom cinese. In Italia, al momento, le Zes sono però consentite soltanto per le regioni del Sud. L' area metropolitana veneziana, allargata a Rovigo, presenta però potenzialità attualmente non sfruttate appieno, nei suoi 385 ettari a destinazione produttiva.

«La Zes - ha introdotto la firma Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia/Rovigo può attrarre investimenti e creare occupazione e valore aggiunto». La ricaduta, di conseguenza, non sarebbe soltanto diretta nei territori interessati, ma coinvolgerebbe un' area molto più vasta. Non a caso, la lettera di intenti, oltre che dai principali attori seduti attorno al tavolo del Municipio veneziano, è stata sottoscritta dalle categorie economiche (Confartigianato, Confcommercio, Cna, Confesercenti), dalla Provincia di Rovigo e, oltre a 16 Comuni polesani, anche da tre sindaci (di Jesolo, Portogruaro e San Donà di Piave) di Comuni al di fuori di quella che dovrebbe essere la Zes strettamente intesa.

«In nessuna Zes europea - ha sottolineato Marinese - è mai stato il territorio a richiederla». E, come ha rimarcato il presidente dell' Autorità portuale, Pino Musolino, «noi non chiediamo la Zes "contro" o a discapito di nessuno: il nostro è un grande territorio, con grandissimo potenziale, che chiede al Paese di permettergli di essere al servizio dell' Italia al massimo delle sue capacità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venezia

Tante sono le emergenze che insistono sulla laguna e in terraferma: da tempo si parla di green economy ma si va nella direzione opposta, più inquinamento e meno alternative

Mose, moto ondoso, navi tutti i problemi irrisolti di una città troppo fragile

Migliaia di ragazzi in strada a manifestare per l' ambiente.

Ma le emergenze non svaniscono in un giorno. E la politica porta grandi responsabilità. Si parla di green economy, ma si va sempre in direzione opposta. La minaccia descritta dagli studi dell' Ipcc, l' International panel di scienziati che studiano l' evoluzione del clima, non lascia dubbi. Entro dieci anni la temperatura aumenterà di un grado e mezzo, i ghiacciai si scioglieranno, il livello del mare potrà aumentare a fine secolo anche di 80 centimetri. Previsioni preoccupanti, riprese anche dagli ultimi studi dell' Enea. Il dossier dei «crimini ambientali» è corposo.

Energie rinnovabiliLa parola d' ordine è ridurre l' uso di combustibili fossili, carbone e petrolio. Incentivare l' energia eolica e solare. Ma mentre anche i nuovi ospedali in Africa utilizzano l' energia del sole, tutte le nuove realizzazioni edilizie non lo hanno previsto. Esempio primo, il nuovo Ospedale di Mestre. Le grandi vetrate non hanno i pannelli solari. Occorre riscaldare d' inverno e raffreddare d' estate.

Il MoseAnche per far funzionare il Mose servirà energia elettrica in grande quantità. Le paratoie infatti si sollevano contro la corrente del mare e non ne utilizzano l' energia. Un esperimento per sfruttare a fini energetici la marea era stato fatto alcuni anni fa nella bocca di porto di Lido. Subito abbandonato.

I motoriLa quasi totalità dei motori marini in circolazione in laguna funziona a benzina, gasolio o miscela. I vecchi «due tempi» bruciano anche olio. Nonostante gli annunci, sono isolati gli esperimenti sui propulsori elettrici. L' unico esemplare di Actv viene utilizzato solo raramente. Il taxi elettrico proposto dalla cooperativa motoscafi Serenissima non è mai stato omologato dalla Capitaneria.

I motori bruciano energia, producono C02 e depositano sul fondale dei canali e della laguna tonnellate di inquinanti pericolosi, diossine Pcb e metalli pesanti. E in laguna, a differenza che i terraferma, non vi è alcun provvedimento per la riduzione del traffico.

Le naviUn dibattito ormai consunto, che non trova soluzioni. Le grandi navi che si alimentano a nafta continuano a passare a pochi metri dalla Basilica di San Marco e in canale della Giudecca. In banchina tengono accesi i loro potenti motori e bruciano inquinanti in quantità.

Gli scarichi in acquaLa gran parte dei motoscafi scarica i fumi direttamente in acqua, con tutto il loro contenuto di veleni. La qualità delle acque dei canali è precaria. Allarme anche per i fanghi depositati sul fondo.

MargheraDecenni di produzioni velenose, con le scorie sepolte nei terreni dell' intera provincia. Anche qui, dopo anni di dibattiti, il Piano delle bonifiche è ancora al palo. Così come le competenze e i finanziamenti per completare il marginamento.

Il cementoNon si ferma la cementificazione del territorio e la distruzione del verde, accusano le associazioni. Ultimo esempio, gli alberghi alla stazione di Mestre, a cui faranno seguito altre due torri alte cento metri.

Gli alberi«Per far spazio ai parcheggi si tagliano alberi a migliaia», accusa Stefano Boato, storico esponente del mondo ambientalista, «così a Tessera per realizzare nuovi parcheggi, al Lido. L' ambiente è in balìa degli interessi privati».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Venezia

il presidente merlo

Altolà di Federlogistica «Non cedere sovranità alla Repubblica popolare»

«Giustificare il teorico traffico marittimo crescente da e per il Far East per motivare l'adesione dell' Italia alla Via della Seta è una pericolosissima semplificazione, a tratti una vera e propria mistificazione». A dichiararlo è il presidente di Federlogistica-Conftrasporto Luigi Merlo, che risponde così agli strenui sostenitori dell' adesione "tout court" dell' Italia al progetto. «Se fosse vera questa tesi, ogni grande nazione dovrebbe gestire un porto o la ferrovia nei Paesi con cui commercia - prosegue Merlo -. Non si capisce per quale motivo l' unica condizione per incrementare i traffici con la Cina dovrebbe essere quella di cedere pezzi di sovranità del nostro Paese». «Regole comuni, libero scambio, accordi doganali, reciprocità, lotta alla contraffazione, infrastrutture adeguate: questo dovrebbe favorire gli scambi indipendentemente da chi gestisce le infrastrutture - aggiunge il presidente di Federlogistica -. È paradossale che mentre l' Italia rischia di perdere quelle europee per la Tav. cerchi risorse dalla Cina per altre opere, ed è altrettanto assurdo che, mentre l' Unione europea sta mettendo in discussione l'assetto della portualità italiana rispetto al complesso tema degli aiuti di Stato, si impedisca a una nazione di investire nelle proprie infrastrutture consentendo invece di farlo a un' altra nazione.

Se si completasse il disegno di Pechino, nell' arco di 10-15 anni si rischierebbe di veder dipendere da un unico Paese il 70% delle principali infrastrutture strategiche mondiali».





Venezia

la sabbia nelle paratoie

Mose, guai anche per la manutenzione Due imprese su tre escluse dalla gara

«Non hanno i requisiti». Ricorsi in arrivo, nuova riunione per l'apertura delle offerte il 25 marzo. Appalto da 18 milioni

Alberto Vitucci Falsa partenza per la prima gara per la manutenzione del Mose. All' apertura delle buste due delle tre cordate concorrenti sono risultate «non in possesso dei requisiti», cioè un fatturato adeguato. Si tratta della friulana Cimolai, impresa che ha realizzato le prime paratoie della schiera di Treporti, e della croata Brodosplit, che ha realizzato tutte le altre. Dovrebbero quindi essere escluse dalla gara, con affidamento automatico alla terza Ati, composta dal colosso Fincantieri e dalla Fagioli, ma anche dalle veneziane Berengo, Sirai, Nautilus. Un colpo di scena che adesso provocherà sicuramente ricorsi da parte delle escluse. E nel momento in cui dovessero essere riammesse, anche della terza impresa. Nuove difficoltà che si aggiungono al percorso a ostacoli della conclusione del Mose.

La gara di appalto sulla manutenzione era stata già prorogata di 17 giorni. Prevede di assegnare 18 milioni 250 mila euro per la prima grande manutenzione del sistema, dopo gli inconvenienti verificatisi alla prima «movimentazione». Le paratoie infatti non erano rientrate nei loro alloggiamenti sul fondo della laguna, e sono ancora in quella posizione per sabbie e detriti.

La gara prevede adesso di staccare le prime paratoie dal fondo e trasportarle all' Arsenale. Dove saranno riverniciate con uno speciale trattamento contro la corrosione, e dotate di strumentazioni che ne possano trasmettere i comportamenti alla centrale in caso di mare agitato. Un modo, secondo il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto



Linetti, per rispondere alle critiche tecniche avanzate dalla società Principia su «oscillazioni e risonanza» in caso di onde e maltempo eccezionale.

I tempi Ma adesso i tempi dell' affidamento sono destinati ad allungarsi, e con essi i tempi generali del completamento dell' opera. Si saprà qualcosa in più il 25 marzo, data fissata dalla commissione, presieduta dai due commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola per l' apertura delle buste che riguardano l' offerta economica. Malamocco Nella bocca di Malamocco sono intanto partiti ieri i lavori affidati alla ditta Coedmar per la sistemazione dell' area e la realizzazione delle strutture complementari - ridotte nelle dimensioni rispetto al progetto originale - e la demolizione dei pilastrini, a conclusione dei lavori di cantiere della prima fase. Sempre a Malamocco la Cimolai dovrà intervenire per la riparazione della conca di navigazione, danneggiata dal maltempo qualche anno fa. I parlamentari Cinquestelle hanno annunciato durante la loro visita a Venezia la nomina di un terzo commissario da affiancare a Fiengo e Ossola. Un altro gruppo di Cinquestelle aveva sollevato in una interrogazione il problema dei costi. Il governo ha anche approvato una norma per nominare commissari per le opere ferme o in grave ritardo. Ma in questo caso si tratta di amministratori straordinari nominati dall' Anticorruzione e dal prefetto di Roma dopo lo scandalo Mose.

I contenziosi Avvocati al lavoro sulle carte del Mose. Sono ancora tanti i contenziosi aperti. Di richiesta danni da parte dei commissari alle imprese per «lavori non fati a regola d' arte». Dalle imprese al Consorzio. Compresa l' ultima citazione con richiesta di risarcimento dell' impresa Mantovani, azionista di maggioranza del Consorzio, ai commissari. 197 milioni di euro. Se il Mose è in ritardo e non funziona, scrive Mantovani, la colpa è dei commissari. Il presidente Anac Raffaele Cantone ha annunciato la sua costituzione in giudizio in difesa dei commissari.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Venezia

Baclno San Marco e Canale Della Giudecca

Il Porto presenta ricorso al Tar contro il vincolo di Bonisoli

Per il presidente Musolino mette a rischio il transito di tutto il trasporto acqueo Grandi navi, Toninelli a Brugnaro: «La sua soluzione sulle crociere scontenta tutti»

Era nell' aria da qualche tempo, ma ora il presidente dell' Autorità Portuale Pino Musolino ha rotto gli indugi e ha dato il via libera a un ricorso gerarchico al Tar contro il Ministero dei Beni Culturali contro la decisione del ministro Alberto Bonisoli di apporre il vincolo sul Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, esteso al Canal Grande, per favorire l' estromissione del passaggio delle grandi navi da crociera. «L' Autorità di Sistema Portuale», spiega una nota che motiva la decisione, «è ovviamente favorevole alla tutela della città e dell' ambiente veneziano. Lo testimoniano le numerose iniziative e politiche volte a garantire piena integrazione della sostenibilità ambientale e economica delle attività portuali. Per questo l' Ente ha proceduto, come atto dovuto, a proporre un ricorso gerarchico per ribadire la competenza sulle aree interessate dal provvedimento, così come previsto dalla legge, propria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che esercita attraverso la propria articolazione funzionale ovvero l' Autorità di Sistema». Prosegue la nota di Musolino: «Una decisione volta a tutelare l' integrazione della sostenibilità ambientale ed economica delle attività portuali ma, ancor più, a tutelare l'operatività del Canale della Giudecca a favore dei cittadini di Venezia. L' imposizione di un vincolo, come formulata dal Ministero peri beni culturali, sul Canale della Giudecca e sul Bacino di San Marco metterebbe infatti a serio rischio la possibilità non solo di transito delle navi da crociera, di qualsiasi stazza, ma anche il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone che ricorrono, per operare, agli spazi



dati in concessione a istituzioni pubbliche e soggetti privati». E sempre a proposito di Grandi Navi, arriva la replica del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli alle dichiarazioni del sindaco Luigi Brugnaro che lamentava la sua latitanza sul problema e criticava la sua idea di proporre un nuovo terminal crocieristico in mare. «Sul tema Grandi Navi a Venezia, forse il sindaco Brugnaro dimentica che veniamo da decenni di immobilismo in cui non si è cavato un ragno dal buco. Con l' insediamento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, si è iniziato invece concretamente a studiare delle alternative che porteranno i colossi del mare fuori da San Marco», replica infatti una nota del Ministero. «Come è noto, si sono individuate tre ipotesi progettuali, sulle quali si stanno aspettando approfondimenti da parte dell' Autorità di sistema portuale, in piena condivisione con gli enti territoriali, più volte convocati al Ministero. Il sindaco di Venezia, che attacca ancora oggi il Ministro accusandolo di "aver bloccato tutto", era invece fautore di una soluzione che scontentava tutti, non piaceva né agli ambientalisti né ai player dell' industria croceristica. Nonostante gli attacchi, al Ministero si continua a lavorare con spirito propositivo per aiutare il sindaco e tutti i veneziani».

--E.T.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



The Medi Telegraph

Venezia

Anche Venezia vuole la sua Zes

GIORGIO CAROZZI

Venezia - È stato sottoscritto a Venezia una lettera d'intenti per sostenere la proposta lanciata dalla locale Confindustria all' ultima assemblea, di richiedere per l' area metropolitana il riconoscimento di Zona Economica Speciale. La lettera sarà inviata al governo per richiedere l' avvio del procedimento entro il 31 dicembre. Erano presenti Confindustria di Venezia e Rovigo, Comune di Venezia, Autorità portuale dell' Alto Adriatico, prefetti di Venezia e Rovigo, associazioni di categoria, Provincia Rovigo e 19 Comuni rodigini e veneziani: «Quella che era la nostra proposta - ha spiegato Vincenzo Marinese, presidente Confindustria Venezia-Rovigo - oggi diventa la proposta dei cittadini, delle categorie e di chi rappresenta il territorio. La presenza di sindaci che non saranno coinvolti nella zona economica speciale, come quelli di Jesolo, Portogruaro e S.Donà di Piave testimonia come questa sia intesa da tutti come un' opportunità per creare occupazione e valore aggiunto. Non chiediamo una Zes contro qualcuno - dice Pino Musolino, presidente dell' Autorità portuale - perché riteniamo che questa possa creare valore aggiunto per l' intero Paese». «So che sarà difficile - aggiunge Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia - ma spero che questa occasione vada in porto. Credo che sia arrivato il momento di fare le cose: stiamo proponendo all' Italia dei modelli di condivisione, anche se, finora, i silenzi alle nostre proposte sono stati più dei fatti concreti. Vedo la Zes come un' ottima iniziativa, sia per contrastare la monocultura turistica, sia per recuperare tutta l' economia di un territorio che vuole riposizionarsi».



Sostegno è stato espresso dai prefetti di Rovigo e Venezia: «Seguirò questo progetto in sede governativa», ha dichiarato Maddalena De Luca, prefetto di Rovigo. «La Zes - ha aggiunto Vittorio Zappalorto, prefetto di Venezia - non è la panacea di tutti i mali per far ripartire l' economia, ma un' opportunità che, nei nostri territori, non possiamo permetterci di perdere. E lo Stato quindi non può non essere da questa parte del tavolo».



Venezia Today

Venezia

Porto contro Mibac: ricorso sul vincolo culturale ai canali navigabili

«Così come formulato dal ministero per i Beni culturali, sul canale della Giudecca e sul bacino di San Marco, mette a rischio il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone»

L' Autorità portuale di Venezia ha avviato il ricorso contro il vincolo d' interesse culturale, posto dal ministero dei Beni culturali, sui canali navigabili della Giudecca e sul sacino di San Marco. «L' imposizione di un vincolo, così come formulata dal ministero per i Beni e le Attività culturali scrive l' autorità portuale - metterebbe a serio rischio la possibilità non solo di transito delle navi da crociera, ma anche il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone che ricorrono, per operare, agli spazi dati in concessioni a istituzioni pubbliche e soggetti privati». La competenza «L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale è ovviamente favorevole alla tutela della città e dell' ambiente veneziano. Lo testimoniano le numerose iniziative e politiche volte a garantire piena integrazione della sostenibilità ambientale e della sostenibilità economica delle attività portuali. Per questo ha proceduto, come atto dovuto, a proporre un ricorso gerarchico per ribadire la competenza sulle aree interessate dal provvedimento, così come previsto dalla legge, propria del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che esercita attraverso la propria articolazione funzionale, ovvero l' Autorità di Sistema».





II Vostro Giornale

Savona, Vado

Area di crisi complessa, in Prefettura l' audizione della commissione del Senato

L' incontro arriva a due settimane dall' audizione tenutasi martedì 12 marzo presso la stessa commissione parlamentare

Savona. La situazione attuale ed i futuri sviluppi dell' area di crisi complessa. Sono questi i temi al centro dell' audizione che la decima commissione permanente del Senato (dedicata a industria, commercio e turismo) effettuerà lunedì 25 marzo alle 11 presso la prefettura di Savona. Parteciperanno il presidente della giunta regionale, Giovanni Toti, il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri, i sindaci dell' area complessa, il presidente della Camera di Commercio Luciano Pasquale, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Liguria Occidentale Paolo Emilio Signorini, il presidente dell' Unione Industriali di Savona Enrico Bertossi ed i segretari provinciali di Cgil, Cisl e Uil Andrea Pasa, Claudio Bosio e Gianni Mazziotta. L' incontro arriva a due settimane dall' audizione tenutasi martedì 12 marzo presso la stessa commissione parlamentare. Altre notizie di Savona SCHERMA Constance Catarzi e la strada verso i Giochi di Tokyo 2020 generosità Savona, all' Ipercoop la colletta alimentare del Lions Club Priamar girone B Seconda Categoria, lungo elenco di giocatori squalificati: ben sedici Info Savona Half Marathon, ecco come cambiano le corse dei bus Dalla Home Movimento globale Savona, è il giorno di "Fridays for Future": in 1400 in piazza per la Marcia sul Clima Bis Albissola 2019, Gianluca Nasuti ci riprova: "Continuiamo il lavoro iniziato nel 2014. Con me Nicoletta Negro e Luigi Silvestro" Grande evento Concerto dei Subsonica a Loano, il sindaco Pignocca: "Evento senza precedenti, attese 4 mila persone" terza edizione "When We Were Kids" 2019 porta ad Alassio i "Supertramp": unica tappa italiana del tour mondiale del gruppo.





La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

IL 25 MARZO A SAVONA

Commissione del Senato in visita all' area di crisi

A. AM.

Dopo l' avvio del dibattito alla commissione del Senato, con la presentazione dei progetti per l' Area di crisi complessa, ora saranno i senatori a venire a Savona per un sopralluogo delle zone interessate al recupero industriale. La prefettura ha annunciato che per esaminare la situazione attuale e i futuri sviluppi dell' Area di crisi complessa di Savona, una delegazione della decima commissione permanente (Industria, Commercio e Turismo) del Senato, effettuerà un' audizione presso Palazzo del Governo il 25 marzo a partire dalle 11.

Sono stati invitati il presidente della giunta regionale della Liguria, il presidente della Provincia di Savona, tutti i sindaci dei Comuni coinvolti nel progetto di rilancio industriale dell' Area complessa, il presidente della Camera di Commercio e quello dell' Autorità di Sistema Portuale della Liguria Occidentale Porto di Savona e Vado Ligure, il presidente dell' Unione Industriali di Savona e naturalmente i segretari provinciali Cgil, Cisl e Uil. A. AM. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



II Secolo XIX

Genova, Voltri

Gli operatori, seppur con limiti, aprono a nuovi interventi da Oriente II governatore Toti: «Non c' è alcun rischio di colonizzazione»

La Cina non spaventa Genova «Noi siamo già pronti agli investimenti sul porto»

IL REPORTAGE

Matteo Dell' Antico /GENOVA La Cina non fa paura.

Gli operatori del porto di Genova aprono, con alcuni limiti, a investimenti asiatici nel primo scalo d' Italia. Più in generale a nuove partnership commerciali sulle banchine controllate dal primo sistema portuale italiano, l' Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, che comprende anche lo scalo di Savona-Vado. Nessuna opposizione, dunque, sul fronte dello sviluppo della nuova Via della Seta a partire da possibili interessi di Pechino sulle infrastrutture: in primis, la nuova diga del porto di Genova il cui costo di realizzazione sfiora il miliardo di euro.

«Già oggi - spiega Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi italiani- in termini di container movimentanti, la Cina vale per lo scalo del capoluogo ligure quasi il 16% del totale dei traffici ma questi numeri possono crescere. Tre dei primi dieci porti mondiali che hanno scambi commerciali con il porto di Genova-aggiunge il numero uno di Federagenti - sono cinesi e su un totale di oltre due milioni di teu movimentanti nel 2018 sotto la Lanterna, 412 mila riguardano il mercato cinese». Secondo Duci «serve comunque porre dei limiti agli investimenti di Pechino perchè l' Italia non si trova nelle condizioni della Grecia che qualche anno fa ha dovuto vendere il porto del Pireo ai cinesi».

L"interesse di Pechino riguarda soprattutto il capitolo infrastrutture. La compagnia di Stato cinese, Cosco Shipping Lines, è diventata insieme al porto di Qingdao e all' azienda danese Apm Terminals, azionista della piattaforma container di Vado Ligure che dovrebbe essere operativa



entro fine anno. «Il modello cinese sta creando da anni ricchezza in Italia ma ci sono ancora enormi margini di sviluppo, a partire dai settori trasporti e logistica», sottolinea Augusto Cosulich, ad del gruppo Fratelli Cosulich che da anni lavora con Pechino nei comparti trasporto container, navi convenzionali e logistica. «Le nostre società con i cinesi, Cosco Shipping Italy e Coscos, impiegano 150 persone in Italia, la maggior parte delle quali a Genova. Chi è contrario a rapporti commerciali e nuovi investimenti cinesi in Italia non sa di cosa parla. Ma soprattutto non vuole il bene della nostra economia», chiude Cosulich. L' asse privilegiato del traffico marittimo globale è tra Asia ed Europa, e i traffici tra Medio ed Estremo Oriente oggi sono quelli che crescono di più insieme a quelli intra -asiatici. La Nuova via della Seta terrestre passa invece per l' Asia Centrale, dove ci sono economie emergenti che proprio in questi anni si stanno aprendo alle esportazioni italiane.

L' Autorità di sistema portuale Genova -Savona potrebbe presto avviare una società partecipata pubblico privata insieme a soci asiatici a partire dal colosso delle costruzioni cinese China Communication Construction Company che ha messo nel mirino le grandi infrastrutture italiane, a partire proprio dalla nuova diga del porto genovese. «Le opportunità che per Genova e l' Italia possono arrivare dalla Cina e dalla nuova Via della Seta sono notevoli per l' interno sistema produttivo nazionale, visti anche i capitali a disposizione di Pechino», spiega l' amministratore delegato del gruppo Rina, Ugo Salerno. «Sul capitolo infrastrutture- aggiunge- credo sia però necessario evidenziare che ci sono anche aziende italiane ed europee che possono progettare e realizzare grandi opere come la nuova diga foranea del porto oppure il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, a Genova. Il gruppo Rina ha competenze per partecipare a gare pubbliche e competere con i colossi asiatici ad armi pari senza vendere a priori a Pechino tutti i nostri progetti». «Credo che il sistema Italia - dichiara Ettore Pollicardo, presidente di Bureau Veritas Italia - debba dimostrare la sua capacità di gestire e non di subire i mercati». Secondo il governatore ligure Giovanni Toti il legame con la Cina va rafforzato perchè «non c' è alcun rischio colonizzazione».

Magli interessi cinesi a Genova non si fermano all' ambito portuale. Ansaldo Energia è partecipata al 40% da



Shanghai Electric, mentre Esaotestorica azienda biomedicale - è passata nelle mani di un consorzio cinese. «Le opportunità sono evidenti. Chi vuole bloccare nuovi investimenti sbaglia: nessuno vuole vendere a Pechino porti e infrastrutture», chiude il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini.



La Nuova Sardegna

Genova, Voltri

Tirrenia, una nave per Genova

Tagliato il secondo traghetto, operatori in rivolta. Boeddu (Cgil): «Gravi conseguenze per il territorio»

GAVINO MASIA

PORTO TORRES La decisione della compagnia italiana di navigazione Tirrenia di modificare gli orari del traghetto da Porto Torres a Genova - dal primo giugno sino al 14 agosto con partenza alle 9,30 - ha creato un certo malcontento tra operatori portuali e sindacati per il fatto che nei mesi estivi ci sarà una sola nave che viaggerà tra la Sardegna e la Liguria. Questo significa che il traghetto partirà dal porto ligure alle 21,30 per arrivare nello scalo turritano alle 7 del mattino: due ore di tempo per sbarcare passeggeri e mezzi, quindi la stessa nave metterà la prua in direzione di Genova.

«Questa scelta comporterà veri disagi e seri problemi anche dal punto di vista economico per il territorio del Nord Ovest - dice il segretario regionale della Filt Cgil Arnaldo Boeddu - ed è una decisione impossibile da digerire: l' armatore deve essere indotto a modificare immediatamente la programmazione per evitare quello che si annuncia come un disastro socio-economico.

Al primo problema meteo, oppure meccanico della stessa imbarcazione, perderemmo infatti sicuramente giornate di lavoro e ci sarà una mancata consegna delle merci ai settori commerciali».

Dopo la perdita di tratte importanti da e per l' aeroporto di Alghero, aggiunge il leader della Cgil trasporti, adesso si presenta anche la riduzione delle navi nello scalo portotorrese: «In tutto il contesto mi fa tanta meraviglia il totale silenzio del sindaco di Porto Torres e della sua

giunta, come se questo non fosse un problema che riguardi da vicino la loro amministrazione comunale».

Per il presidente della compagnia portuale, Luca Usai, i primi a poter essere penalizzati dalla modifica oraria di una tratta storica potrebbero essere gli autotrasportatori: «Tutte le istituzioni del territorio dovrebbero comunque alzare la voce e ricordare che Porto Torres è uno scalo importante per tutta la Sardegna, e come tale va difeso da tutti». L' ex consigliere comunale Massimo Piras, responsabile del forum portualità del Pd, era stato il primo ad evidenziare il problema della riduzione delle corse tra Genova e Porto Torres a novembre 2018: «Nonostante il grido di allarme, che purtroppo si traduce con una perdita economica, sia stato ribadito dalle più importanti associazioni di categoria legate al mondo del turismo, e nonostante le passerelle di ministri a cui abbiamo assistito nei primi mesi del 2019 sembra che tutto sia rimasto inalterato: il territorio dovrebbe domandarsi perché a Roma nessuno sia intervenuto per riportare Tirrenia a più miti consigli».

Per valutare quale impatto produrrà questa scelta di impiegare una sola nave sulla tratta da Porto Torres a Genova e viceversa, si dovrà dunque attendere la fine dell' estate.

Nel frattempo, comunque, la compagnia di navigazione Tirrenia dà la sua versione aziendale sulla nuova programmazione. «Nel 2019 le corse in meno sulla tratta Porto Torres-Genova saranno solo 34 e ci sarà una nave anziché due, ma le partenze programmate nel 2019 sono 728 contro le 762 del 2018: una scelta dettata dalla razionalizzazione dei servizi da e per la Sardegna e una pianificazione dell' offerta parametrata sull' effettiva domanda». Alla nave Nuraghes che sarà impiegata nella tratta passeggeri, aggiunge la Tirrenia, sarà affiancata una nave ro-ro merci e sarà impiegata su questa stessa linea dall' 1 giugno al 30 settembre: «Così da rispettare quanto previsto dalla convenzione con lo Stato, sebbene questo periodo sia espressamente escluso dagli obblighi imposti dalla convenzione stessa».



La Stampa

Genova, Voltri

Gli operatori pongono dei limiti: "Non cediamo le nostre infrastrutture". Il governatore Toti: "Non c' è colonizzazione"

Genova apre all' avanzata cinese "Pronti agli investimenti sul porto"

MATTEO DELL' ANTICO

La Cina non fa paura a Genova. Anzi, gli operatori del porto aprono di buon grado, pur con alcuni limiti, a investimenti asiatici nel primo scalo d' Italia. Più in generale a nuove partnership commerciali sulle banchine controllate dall' Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, che comprende anche lo scalo di Savona-Vado. Nessuna opposizione, dunque, sul fronte dello sviluppo della Nuova via della seta a partire da possibili interessi di Pechino sulle infrastrutture: in primis la nuova diga del porto di Genova il cui costo di realizzazione sfiora il miliardo di euro. «Già oggi - spiega Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi italiani - in termini di container movimentati, la Cina vale per lo scalo del capoluogo ligure quasi il 16% del totale dei traffici ma questi numeri possono crescere. Tre dei primi dieci porti mondiali che hanno scambi commerciali con il porto di Genova - aggiunge il numero uno di Federagenti - sono cinesi e su un totale di oltre due milioni di teu movimentanti nel 2018 sotto la Lanterna, 412 mila riguardano il mercato cinese». Secondo Duci «serve comunque porre dei limiti agli investimenti di Pechino perchè l' Italia non si trova nelle condizioni della Grecia che qualche anno fa ha dovuto vendere il porto del Pireo ai cinesi».

L' interesse di Pechino riguarda soprattutto il capitolo infrastrutture. La compagnia di stato cinese, Cosco Shipping Lines, è diventata insieme al porto di Qingdao e all' azienda danese Apm Terminals, azionista della piattaforma container di Vado Ligure che dovrebbe essere operativa entro fine anno. «Il modello cinese sta creando da anni ricchezza in Italia



ma ci sono ancora enormi margini di sviluppo, a partire dai settori trasporti e logistica», sottolinea Augusto Cosulich, ad del gruppo Fratelli Cosulich che da anni lavora con Pechino nei comparti trasporto container, navi convenzionali e logistica.

«Le nostre società con i cinesi, Cosco Shipping Italy e Coscos, impiegano 150 persone in Italia, la maggior parte delle quali a Genova. Chi è contrario a rapporti commerciali e nuovi investimenti cinesi in Italia non sa di cosa parla. Ma soprattutto non vuole il bene della nostra economia», chiude Cosulich.

L' asse privilegiato del traffico marittimo globale è tra Asia ed Europa, e i traffici tra Medio ed Estremo Oriente oggi sono quelli che crescono di più insieme a quelli intraasiatici.

La Nuova via della seta terrestre passa invece per l' Asia Centrale, dove ci sono economie emergenti che proprio in questi anni si stanno aprendo alle esportazioni italiane.

L' Autorità di sistema portuale Genova-Savona potrebbe presto avviare una società partecipata pubblico-privata insieme a soci asiatici a partire dal colosso delle costruzioni cinese China Communication Construction Company che ha messo nel mirino le grandi infrastrutture italiane, a partire proprio dalla nuova diga del porto genovese. «Le opportunità che per Genova e l' Italia possono arrivare dalla Cina e dalla Nuova via della seta sono notevoli per l' interno sistema produttivo nazionale, visti anche i capitali a disposizione di Pechino», spiega l' amministratore delegato del gruppo Rina, Ugo Salerno. «Sul capitolo infrastrutture - aggiunge - credo sia però necessario evidenziare che ci sono anche aziende italiane ed europee che possono progettare e realizzare grandi opere come la nuova diga foranea del porto oppure il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, a Genova. Il gruppo Rina ha competenze per partecipare a gare pubbliche e competere i colossi asiatici ad armi pari senza vendere a priori a Pechino tutti i nostri progetti». «Credo che il sistema Italia - dichiara Ettore Pollicardo, presidente di Bureau Veritas Italia - debba dimostrare la sua capacità di gestire e non di subire i mercati».

Secondo il governatore ligure Giovanni Toti il legame con la Cina va rafforzato perchè «non c' è alcun rischio colonizzazione». Ma gli interessi cinesi a Genova non si fermano all' ambito portuale. Ansaldo Energia è partecipata



al 40% da Shanghai Electric mentre Esaote - storica azienda biomedicale - è passata nelle mani di un consorzio cinese.

«Le opportunità sono evidenti. Chi vuole bloccare nuovi investimenti sbaglia: nessuno vuole vendere a Pechino porti e infrastrutture», chiude il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Primo Magazine

La Spezia

Carico Eccezionale al Terminal del Golfo di La Spezia

maurizio de cesare

15 marzo 2019 - E' stata Master Project, società del Gruppo Tarros, a gestire le operazioni di trasporto e imbarco presso il Terminal del Golfo del magnete prodotto da ASG Superconductors. Il magnete, dal peso lordo di oltre 200 tonnellate, è un elemento fondamentale per la realizzazione della centrale ITER che è in corso di costruzione in Francia. La complessa operazione, coordinata dagli uomini del Terminal del Golfo è iniziata ieri notte per concludersi positivamente a fine mattinata. Più di 20 gli uomini impiegati, 2 carrelli SPMT e numerosi mezzi di assistenza con due gru di ultima generazione che hanno simultaneamente alzato e poi posizionato in stiva il prezioso carico. Paolo Pellegrini, amministratore delegato di Master Project: Si tratta di una serie di dieci imbarchi eccezionali, che stanno rendendo Master un'azienda leader nel settore di trasporto di superconduttori con competenze tecniche e specializzazioni di alto livello, non frequenti nel settore del project cargo.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Nave affondata, arrivato il pontone

Olio in mare: al via lunedì i lavori per la messa in sicurezza

PRENDERANNO il via soltanto lunedì, sotto il controllo della Capitaneria di porto, i lavori per la messa in sicurezza del relitto della Berkan B, semiaffondato nel canale Piomboni dal 5 marzo. Il problema maggiore è rappresentato dai residui di olio e acqua sporca che continuano a venire a galla e devono essere aspirati dai mezzi della Secomar. La continuità con cui emergono testimonia che l' impresa occupatasi del taglio della nave per rivenderne il ferro non ha provveduto a eseguire la regolare bonifica e quindi carburante e acque sporche si sono mosse all' interno dello scafo anche per tutto il periodo in cui il relitto è rimasto ormeggiato alla banchina ex Tozzi, a fianco della pialassa Piomboni.

La messa in sicurezza dello scafo consiste per il momento nel posizionamento di pali in ferro piantati in profondità per tenere bloccato il relitto contro la banchina.

Ciò dovrebbe evitare allo scafo (oggi appoggiato su uno 'scalino' a otto metri di profondità) di scendere ulteriormente sul fondo del canale, con il rischio di finire la sua discesa sulla canaletta centrale, creando seri problemi alla navigazione dei mercantili diretti a Nadep Ravimm, Soco e Italterminal. Per eseguire l' operazione di fissaggio dei pali verrà utilizzato un pontone già a Ravenna da alcuni giorni. Terminata la messa in sicurezza, bisognerà comunque porsi il tema dello spostamento de



Berkan B in un cantiere per la definitiva demolizione, considerato che non potrà certamente restare piantonata nel canale Piomboni. Per fare questo serviranno appalti e tutto l' iter burocratico che porterà via mesi. Nella zona ci sono i relitti di altre sei navi: quattro emergono, due sono semiaffondati e vengono alla luce soltanto quando c' è bassa marea. Anche in questo caso si chiede da tempo la rimozione degli ammassi di ferro arrugginito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

FILT CGIL

«Troppi incidenti»

LA FILT CGIL chiede un incontro sulla sicurezza a Capitaneria di Porto e ad Autorità di sistema portuale in seguito ai due incidenti in navigazione verificatisi nel giro di un mese. In entrambi i casi le navi, che stavano percorrendo il canale Candiano, non erano assistite da alcun rimorchiatore. La Filt Cgil spiega che «attualmente soltanto per alcune tipologie di imbarcazioni è obbligatoria l' assistenza dei rimorchiatori». «Siamo consapevoli che l' utilizzo dei rimorchiatori comporti oneri economici ulteriori, però gli ultimi incidenti dimostrano che l' assistenza dei rimorchiatori nelle delicate fasi di attracco è molto preziosa per garantire la sicurezza dei lavoratori, dei cittadini e dell' ambiente».





Ravenna24Ore.it

Ravenna

Navi alla deriva nel Candiano, Filt-Cgil: "Rivedere il regolamento, serve l' assistenza dei rimorchiatori"

"Ora è obbligatoria solo per alcune tipologie di imbarcazioni". Chiesto un incontro sulla sicurezza del porto.

"In meno di un mese, il 16 febbraio e il 13 marzo (data purtroppo tristemente famosa per la nostra città) nel porto di Ravenna sono accaduti due gravi incidenti. Due navi sono andate alla deriva nel canale Candiano danneggiando, nel primo caso, una banchina di un terminal e, nel secondo caso, un rimorchiatore ormeggiato. Nell' incidente del 13 marzo si è registrato anche lo sversamento in acqua di alcune migliaia di litri di gasolio. Per puro caso non sono state coinvolte persone. Si sono avuti però danni materiali e all' ambiente". La Cgil interviene così, in una nota, sui recenti fatti di cronaca che hanno interessato il porto. "In entrambi i casi le navi, che stavano percorrendo il canale Candiano, non erano assistite da alcun rimorchiatore. Nell' incidente del 13 marzo è stata coinvolta una nave battente bandiera portoghese, costruita nel 1996. Come tutte le imbarcazioni, questa nave per poter entrare nel porto canale di Ravenna si deve attenere al Regolamento per la navigazione del porto di Ravenna, redatto il 4 aprile del 2011. La Filt Cgil chiede che questo regolamento venga quantomeno ridiscusso anche alla luce degli ultimi avvenimenti. "Attualmente soltanto per alcune tipologie di imbarcazioni è obbligatoria l' assistenza dei rimorchiatori - commenta la Filt Cgil -. Il porto canale di Ravenna però ha caratteristiche uniche in Italia e, in considerazione di questo fatto, i soggetti preposti alla sicurezza sono autorizzati a mettere in pratica ogni intervento necessario per garantire la sicurezza. Siamo consapevoli che l' utilizzo dei rimorchiatori comporti oneri economici ulteriori, però gli ultimi incidenti dimostrano che



l' assistenza dei rimorchiatori nelle delicate fasi di attracco è molto preziosa per garantire la sicurezza dei lavoratori, dei cittadini e dell' ambiente". Da parte della Filt è stato chiesto "un incontro con la Capitaneria di porto di Ravenna e con l' Autorità di sistema del porto di Ravenna per fare il punto sulle condizioni di sicurezza della navigazione in entrata e uscita dal porto di Ravenna".

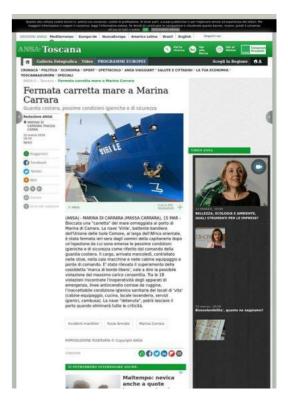


Ansa

Marina di Carrara

Fermata carretta mare a Marina Carrara

(ANSA) - MARINA DI CARRARA (MASSA CARRARA), 15 MAR - Bloccata una "carretta" del mare ormeggiata al porto di Marina di Carrara. La nave 'Virile', battente bandiera dell' Unione delle Isole Comore, al largo dell' Africa orientale, è stata fermata ieri sera dagli uomini della capitaneria dopo un' ispezione da cui sono emerse le pessime condizioni igieniche e di sicurezza come riferito dal comando della guardia costiera. Il cargo, arrivato mercoledì, controllato nelle stive, nella sala macchine e nelle cabine equipaggio e ponte di comando. E' stato rilevato il superamento della cosiddetta 'marca di bordo libero', vale a dire la possibile violazione del massimo carico consentita. Tra le 18 violazioni riscontrate l' inoperatività degli apparati di emergenza, linee antincendio corrose da ruggine, l' inaccettabile condizione igienico sanitaria dei locali di 'vita' (cabine equipaggio, cucina, locale lavanderia, servizi igienici, cambusa). La nave "detenuta", potrà lasciare il porto quando eliminerà tutte le criticità.





La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

IL CASO RISCONTRATE GRAVI CARENZE A BORDO

«Carretta del mare» bloccata dalla capitaneria

SPORCA e poco sicura. Fermata dalla guardia costiera una carretta del mare. Nelle maglie degli uomini della capitaneria di porto di Marina, coordinati da Maurizio Scibilia, è stato un cargo battente bandiera delle Isole Comore, arrivato in porto mercoledì, con il suo carico di macchinari agricoli, blocchi di marmo e container diretti in Tunisia. «Fin dalle fasi iniziali dell' ispezione - spiegano dalla guardia costiera - la nave era in pessime condizioni, sia dal punto di vista della sicurezza che da quello dell' igiene a bordo. Già dalla valutazione in banchina era evidente che si fosse superato il massimo carico consentito; poi si è verificato che anche i modi utilizzati per riempire il cargo non fossero in linea con quanto previsto dalle disposizioni in materia di sicurezza».

Gli uomini della capitaneria sono poi saliti a bordo riscontrando pesanti mancanze sia per quanto riguarda gli ambienti di vita e di lavoro per arrivare alla fine ben 18 infrazioni. Di queste ben 13 sono state giudicate abbastanza gravi da decidere l' immediato fermo della nave. Tra queste spiccano il mancato funzionamento di apparati necessari a garantire il funzionamento dei dispositivi di emergenza, linee antincendio corrose da ruggine passante e, tra gli altri, la condizione igienico sanitaria di cabine, cucina, lavanderia, servizi igienici e cambusa. La nave potrà lasciare il porto di Marina di Carrara solo se dimostrerà di aver eliminato tutti i



malfunzionamenti riscontrati e verranno ripristinate le condizioni di igiene e abitabilità dei locali di bordo.



lanazione.it

Marina di Carrara

Mdc: lo scalo in porto punta al record

La spa di Perioli ha già assunto 30 persone e investito 5 milioni

LA NAZIONE

Carrara, 15 marzo 2019 - Proprio in questi giorni festeggia la sua nascita. Da una costa della 'Dario Perioli' nasce la Mdc, la nuova società portuale che opera su parte delle banchine Taliercio e Chiesa. Dallo scorso luglio quando vinse la concessione per i due moli, la 'Perioli', che fino ad allora vantava un' esperienza ultracentenaria (dal 1908) nel settore delle spedizioni, ha già raggiunto, anzi superato, i suoi obiettivi. Da ottobre, mese in cui ha cominciato a caricare e scaricare merci sulle due banchine, è il cavallo su cui punta l' Autorità portuale nella sua nuova sfida: battere il record di movimentazioni puntando a superare i 3 milioni di tonnellate annue. Così con un investimento di 5 milioni di euro i macchinari, gru e tecnologia, uno staff di giovani e preparati manager, l' ad di 'Perioli' Michele Giromini che qui diventa presidente, che vanta una lunga esperienza nella Spezia container terminal, il capo progetto terminal Andrea Scarparo, un passato in Contship, e il responsabile del terminal Luigi Ruscelli, la nuova azienda ha già raggiunto importanti traguardi. «Quando abbiamo vinto il bando - ha spiegato Scarparo - eravamo vincolati all' assunzione di 12 persone dalla Porto spa. In poche settimane ne abbiamo prese 16 e altri 10 ne abbiamo formati e assunti ex novo da uno stage della Regione. Siamo partiti da zero e ora abbiamo 30 dipendenti e un fiorente sistema di traffici: una scommessa per tutti noi che provenivamo da altre realtà, ma che abbiamo colto al volo l' opportunità della Port authority decisa ad ampliare gli operatori del porto». Così forte di 30 dipendenti, la Mdc lavora manda e prende merci



dall' Algeria, trasporta i detriti delle cave, il tout venant diretto a riempire i moli di Novi ligure, manda marmo in Tunisia e tutto con il chiodo fisso di ambiente, qualità e sicurezza. «La nostra forza - hanno ribadito Scarparo e Ruscelli - è proprio la qualità. Il modo di lavorare che coinvolge in prima persona tutti i nostri clienti che qui trovano valore aggiunto di sicurezza, rispetto del personale, qualità alle stelle. La nostra filosofia è rendere questo terminal un elemento di distinzione, un valore aggiunto per tutto il territorio». Così tutti fortemente motivati dalla nuova scommessa che li vede affacciarsi a un mondo nuovo e in pieno fermento, i vertici di Mdc si sono proposti di arricchire il territorio con lavoro, occupazione e con un' azienda moderna e dinamica dove tutti hanno motivazioni forti e ferme: creare ricchezza in una città che chiede soltanto di crescere.



Ansa

Livorno

Porti: Livorno, cambia il capo dei piloti

Dopo 4 anni lascia Lupi, al suo posto Comandante Maggiani

(ANSA) - LIVORNO, 15 MAR - Avvicendamento al timone del Corpo dei Piloti di Livorno. Il comandante Massimiliano Lupi dopo 4 anni lascia oggi le consegne a Simone Maggiani. I due rappresentanti dell' importante servizio tecnico-nautico portuale sono stati ricevuti dal Comandante del porto di Livorno dopo la firma del Decreto di nomina del nuovo Capo pilota. "Il servizio di pilotaggio svolge un ruolo essenziale per la sicurezza delle operazioni portuali, in particolare per le manovre delle navi, e Livorno, che mira ad un incremento sempre maggiore dei suoi traffici, non può prescindere dalla professionalità quotidianamente profusa da ogni singolo pilota" - ha commentato l' Ammiraglio Tarzia, che non ha mancato di ringraziare Lupi per l' impegno e la collaborazione assicurata nel corso del suo mandato all' Autorità marittima.





Corriere Marittimo

Livorno

Rixi: L' Italia recuperi il tempo perduto / Italian LNG Summit 2019 a Livorno

Italian LNG Summit 2019 a Livorno, interviene il vice ministro Rixi: Investimenti in infrastrutture - depositi di stoccaggio e rifornimento di GNL-

15 Mar, 2019 Italian LNG Summit 2019 a Livorno, interviene il vice ministro Rixi: Investimenti in infrastrutture - depositi di stoccaggio e rifornimento di GNL- "pochi e mirati"- "perchè non sappiamo quanta vita avrà questa nuova tecnologia ". di Lucia Nappi LIVORNO - Il primo Italian LNG Summit si è svolto ieri pomeriggio a Livorno nella cornice storica della Fortezza Vecchia - Obiettivo dell' incontro, dipanatosi attraverso tre tavole rotonde, il tema dell' approvvigionamento energetico del nostro paese. Lo sviluppo del GNL come soluzione per migliorare l' impatto ambientale nei trasporti pesanti via terra e via mare. A breve i nostri mari saranno solcati da navi alimentate a gas naturale liquefatto, ma i porti italiani mancano delle infrastrutture per lo stoccaggio e rifornimento. Tutto questo visto attraverso il confronto e i diversi punti di vista dei vari soggetti: le istituzioni, gli operatori e il mondo politico. Promotori dell' iniziativa OLT Offshore LNG Toscana e Assocostieri, con il patrocinio delle Autorità di Sistema portuale del Tirreno Settentrionale e della Sardegna, di Regione Toscana e Regione Sardegna e Conferenza GNL. Rixi: porti tecnologie green e GNL Edoardo Rixi vice ministro al MIT intervenuto all' iniziativa ha posto l' accento sulle sfide che il GNL impone al sistema Italia e ai porti. Parola d'ordine recuperare il tempo perduto "il nostro paese è indietro rispetto al Nord Europa nell' offerta infrastrutturale" - dei depositi per lo stoccaggio e rifornimento. Sebbene "moderatamente indietro" rispetto ad altri paesi poichè la situazione del Mediterraneo è equiparabile a quella italiana. Pertanto il da farsi è partire



subito con investimenti mirati, sono necessari pochi interventi per soddisfare l' intero territorio nazionale, concordati tra i ministeri ed evitando il proliferare di depositi, condividendo queste scelte con il mondo armatoriale e gli operatori del settore. "Tra qualche anno se non avremo sistemi di rifornimento di GNL - sottolinea il vice ministro - non riusciremo ad attrarre i traffici delle navi e dei paesi che stanno investendo sempre più in tecnologia GNL". La necessità del sistema portuale nazionale vede il binomio costante della necessità di incrementare i traffici e di diminuire i livelli di inquinamento e di emissioni nocive nell' aria, lo chiedono le città alle quali i porti hanno mangiato i territori. Da qui la necessità di sviluppo di tecnologie alternative, l' elettrificazione, ma soprattutto oggi in prima linea lo sviluppo di sistemi e tecnologie a sostegno del gas naturale liquefatto. Investimenti e infrastrutture GNL: Pochi e condivisi con i territori In tale ottica gli investimenti sulle infrastrutture dovranno essere strategici, perchè attenzione avverte Rixi "pochi investimenti e mirati"- solo per quelle infrastrutture necessarie per il fabbisogno nazionale - "ma non oltre, perchè questa nuova tecnologia non sappiamo quanta vita avrà" sarà quindi difficile prevedere l' evoluzione futura del sistema navale e quante saranno le commesse navali su questo tipo di tecnologia. Da non sottovalutare la condivisione degli investimenti fatta in accordo con i territori "individuando tecnologie che garantiscano la massima sicurezza degli impianti e il minimo impatto ambientale" unendo le esigenze di sicurezza e di strategicità. Livorno In questa ottica Livorno si candida a diventare, oppure già lo è, centro strategico per lo sviluppo di infrastrutture GNL. "Non siamo a Livorno a caso" - spiega il vice ministro, "le caratteristiche di un' area come Livorno sono strategiche" il riferimento è alle importanti infrastrutture già presenti sul territorio. Si parla di OLT Offshore LNG Toscana, il terminale galleggiante di rigassificazione ancorato a 12 miglia dalla costa livornese, che partito nel 2013 è il punto di riferimento su tutto l' arco nord tirrenico e la Sardegna per la distribuzione di gas. Inoltre di progetti aperti: "Livorno LNG Terminal S.p.A." la new company nata nel febbraio 2018 dall' alleanza Eni-Neri per la realizzazione nel porto di Livorno del deposito per lo stoccaggio e distribuzione di GNL. La sfida a mare e a terra: Non in ultimo la questione dei porti nazionali sempre meno in grado di rispondere ai cambiamenti che gli armatori: navi presto alimentate a GNL e di dimensioni sempre più grandi. Quindi non c' è solo la sfida imposta dalle nuove forme di approvvigionamento navale ma anche quella delle opere a mare, l' adeguamento dei fondali e delle banchine e a terra un sistema logistico integrato, ferrovia e gomma, che rappresenta la spina dorsale del sistema logistico europeo e "su questo c' è molto



da fare" -dice il vice ministro riferendosi nterporti di cui il paese è ancora carente".	"non solo alle	grandi opere n	na anche sulle op	ere di ultimo miglio e d



II Tirreno

Livorno

porto

Cambio al vertice dei piloti: il comandante ora è Simone Maggiani

LIVORNO. Cambio al vertice dei piloti. Il comandante Massimiliano Lupi ieri ha lasciato le consegne a Simone Maggiani. I due rappresentanti del servizio tecnico-nautico portuale sono stati ricevuti dal comandante del porto di Livorno dopo la firma del decreto di nomina del nuovo capo pilota. «Il servizio di pilotaggio svolge un ruolo essenziale per la sicurezza delle operazioni portuali, in particolare per le manovre delle navi, e Livorno, che mira ad un incremento sempre maggiore dei suoi traffici, non può prescindere dalla professionalità quotidianamente profusa da ogni singolo pilota», ha commentato l' ammiraglio Giuseppe Tarzia, che non ha mancato di ringraziare Lupi per l' impegno e la collaborazione assicurata nel corso del suo mandato all' Autorità marittima.

«Raccolga responsabilmente questa solida eredità e sia capace di portarla avanti con continuità e passione», l' augurio di buon lavoro rivolto al comandante Maggiani. Commosso il saluto del comandante Lupi, che lascia l' incarico dopo quattro anni: «Ho cercato di interpretare il ruolo con umiltà, disponibilità e impegno vivendo in autentica simbiosi con il porto. Ringrazio i miei due vice, Marino Biancotti e Ubaldo Sgherri, tutti i colleghi piloti ed il personale degli altri due servizi tecnico nautici, rimorchiatori e ormeggiatori. Un particolare ringraziamento a tutto il personale della Capitaneria e in particolare all' ammiraglio Tarzia per la fiducia e la stima accordatami, e a mia moglie Roberta e ai miei figli Gabriele e Federica per aver tollerato le mie tante assenze in questo impegnativo periodo nel quale spero di essermi dimostrato all' altezza



delle aspettative di tutti gli operatori portuali. Al nuovo capo pilota ed amico fraterno Maggiani va tutta la mia stima, fiducia e collaborazione».

«Ho l' onore di rilevare Massimiliano Lupi alla guida della corporazione - conclude invece Maggiani - impegno certamente oneroso per molti versi, ma soprattutto per il periodo di transizione ed evoluzione che sta attraversando il nostro porto. Voglio ringraziare sicuramente i colleghi attuali che oggi in me ripongono fiducia, ed anche quelli non più in servizio dai quali ho imparato questo magnifico mestiere, un mestiere a cui dedico molta passione che spero di tramandare ai giovani piloti del futuro. Il mio impegno sarà massimo, e metterò la mia esperienza ultraventennale nel porto di Livorno al servizio dell' intera comunità portuale».

__

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

IL CORPO

Cambia il capo dei piloti

AVVICENDAMENTO al timone del Corpo dei Piloti di Livorno. Il comandante Massimiliano Lupi dopo quattro anni lascia le consegne a Simone Maggiani. I due sono stati ricevuti dal Comandante del porto, ammiraglio Giuseppe Tarzia. «Il servizio di pilotaggio svolge un ruolo essenziale per la sicurezza delle operazioni portuali, in particolare per le manovre delle navi, e Livorno, che mira ad un incremento sempre maggiore dei suoi traffici, non può prescindere dalla professionalità quotidianamente profusa da ogni singolo pilota» ha commentato Tarzia. «Ho cercato di interpretare il ruolo con umiltà, disponibilità e impegno vivendo in autentica simbiosi con il porto. Ringrazio i miei due vice, Marino Biancotti e Ubaldo Sgherri, tutti i colleghi piloti e il personale degli altri due servizi tecnico nautici, rimorchiatori e ormeggiatori; nonché l' ammiraglio Tarzia e soprattutto la mia famiglia», a detto Lupi. Mentre Maggiani ha assicurato massimo impegno «in un periodo di transizione ed evoluzione che sta attraversando il porto».





La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

Così diventeremo l' hub del gas

Accolta a livello mediterraneo la candidatura dell' Olt di Livorno

I DUE amministratori delegati di Olt-Offshore gnl Toscana, Richard Fleishmann e Alessandro Fino, si sono detti soddisfatti dei risultati del primo summit sulle prospettive del carburante 'verde', che si è sviluppato giovedi in Fortezza Vecchia. Sia per il contributo portato dai rappresentanti dei ministeri Mise e Mit, entrambi testimoni di un avvio anche per Italia della "best pratice" di stazioni di rifornimento terrestri e portuali; ma anche perché è stata accolta a livello mediterraneo la candidatura di Livorno come 'hub' del Gnl.

Anche la posizione del Comune, espressa dall' assessore alle attività produttive avvocato Martini, sia pure con alcuni distinguo 'verdisti' - che hanno provocato un vivace scambio di commenti su facebook fra l' assessore e Marco Casale, responsabile comunicazioni dell' Autorità - è favorevole al programma: che vede oltre allo sviluppo dell' utilizzo della piattaforma offshore di Olt anche la creazione in tempi brevi di una stazione di rifornimento a doppia faccia, per le navi e per i tir, dove oggi insiste la darsena dei petroli in avamporto. Potrebbe essere - è stato più volte ribadito - un elemento importante per l' ulteriore sviluppo delle crociere, un comparto nel quale stanno entrando sempre più nuove navi alimentate a Gnl.

Dal summit è uscita anche la consapevolezza che per lo shipping i prossimi dieci anni saranno determinanti anche sul piano ambientale.

Cosà diventeremo l'hub del gas
Accolta a livello mediterraneo la candidatura dell'Olt di Livorno

1103, monissioni disput di
Controlla di Livorno

1103, monissioni di spirito
di price accontrolla di livello di

Il viceministro Edoardo Rixi ha sottolineato la linea di pensiero del governo, secondo la quale non si può ignorare che le tecnologie stanno evolvendo tantio velocemente da far ipotizzare che il prossimo futuro possa "sdoganare" anche altre soluzioni in fatto di carburanti navali ecologici (idrogeno ?). Ma questo non può frenare i progetti relativi al Gnl, che oggi è il carburante principe sul piano del rispetto dell' ambiente, sia in mare che in terra. E come ha detto Monika Venturi, presidente di Assocostieri, la strada è aperta.

Anche i tanti dubbi sull' eventuale inquinamento che poteva accompagnare il funzionamento della piattaforma OLT offshore sono stati smentiti dai dati. Secondo quanto riferito nel convegno dalla dottoressa Monica Giannetti in questi anni di esercizio l' impianto ha saputo auto-verificarsi anche dal punto di vista ambientale, correggendo via via i parametri di rispetto dell' ambiente fino ad arrivare, già l' anno scorso, a superare largamente in positivo tutti i limiti imposti dalla legga sia per i fumi che per gli scarichi in mare, compresi i parametri relativi alla temperatura del mare. Nel raggio di dieci chilometri dall' impianto - altro dato di interesse ambientale - non sono stati registrati disturbi acustici o di altro genere ai cetacei e agli animali marini superiori, e sono state fatte anche confortanti analisi sul fondo marino. Per migliorare ancora le cose l' impianto sta adesso dotandosi di sofisticate apparecchiature anche per ridurre i rifiuti prodotti dalla presenza umana a bordo. E la predisposizione a operare anche 'ship to ship' ne farà presto un riferimento importante per i tanti porti tirrenici che non avranno impianti propri ma potranno ricevere il gnl con apposite bettoline.

A.F.



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

L' AMBIENTE IL PROGETTO DELLA REGIONE APPROVATO DALLA UE

I pescatori-spazzini fanno scuola L' Europa promuove Livorno

«SIAMO contenti che il nostro impegno sia servito da modello» commenta l' assessore alla presidenza della Toscana, Vittorio Bugli. Da oggi i pescatori che portano a terra i rifiuti finiti accidentalmente nelle loro reti non ne diventano più automaticamente produttori e non sono più costretti a scegliere se ributtarli in mare per non assumersene la responsabilità e i costi di smaltimento. Lo potranno fare senza rischi, contribuendo a ripulire i mari da plastiche e scarti di ogni genere. Sta scritto nella direttiva europea sugli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che ha ricevuto oggi il via libera dal Parlamento europeo.

«La soluzione muove dal buon senso - aggiunge l' assessore - Forse era anche un po' l' uovo di Colombo, ma nessuno ci aveva posto attenzione fino ad un anno fa. L' ha fatto la Regione Toscana che a marzo del 2018 ha lanciato il progetto sperimentale "Arcipelago Pulito", il cui valore aggiunto e innovativo rispetto a esperienze per alcuni aspetti simili portate avanti in altri mari e in altre parti del mondo sta nell' aver creato una filiera completa, che va dalla raccolta del rifiuto alla sua analisi e trattamento e, quando possibile, recupero in un impianto idoneo. Il primo progetto in Italia e in Europa da questo punto di vista. Un esperimento, nel braccio di mare davanti a Livorno con il coinvolgimento di una locale



cooperativa di pescatori, ma anche di Legambiente, la Guarda Costiera, l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Unicoop Firenze, la società Labromare che gestisce la raccolta dei ri fiuti nel porto livornese e Revet che li ricicla».

Dopo i primi quattro mesi la sperimentazione è stata prorogata per altri quattro. E nei primi sei, da aprile fino allo scorso settembre, sono stati raccolti oltre 18 quintali di rifiuti, per un volume di oltre 24mila litri. E' la dimostrazione che la sfida di ripulire il mare da quanto altri vi hanno gettato o vi è arrivato attraverso i fiumi è possibile. Su diciotto quintali, quattordici sono plastiche non recuperabili e da avviare allo smaltimento, il 14 per cento (260 chili) plastiche riciclabili. Ci sono anche piccole percentuali di acciaio, alluminio o banda stagnata.

«Proprio in questi giorni - chiude Bugli - siamo impegnati ad ampliare il progetto oltre i confini livornesi . Adesso, come avevamo richiesto da tempo, - conclude - ci aspettiamo che il Governo faccia velocemente la legge che aveva promesso e dia ancora maggiore impulso a questa pratica».



Messaggero Marittimo

Livorno

Maggiani è il nuovo Capo dei Piloti del porto di Livorno

Dopo quattro anni Massimiliano Lupi Iascia l'incarico

Redazione

LIVORNO Dopo quattro anni, Massimiliano Lupi lascia il suo incarico di Capo dei Piloti del porto di Livorno. Oggi, infatti, è avvenuto il passaggio di consegne con Simone Maggiani. I due rappresentanti dell'importante servizio tecnico-nautico portuale sono stati ricevuti dal Comandante del porto di Livorno, ammiraglio Giusepe Tarzia, dopo la firma del Decreto di nomina del nuovo Capo pilota. Ho cercato di interpretare il ruolo con umiltà ha detto Lupi disponibilità e impegno vivendo in autentica simbiosi con il porto. Nell'occasione l'ammiraglio Tarzia, ha ricordato che il servizio di pilotaggio svolge un ruolo essenziale per la sicurezza delle operazioni portuali, in particolare per le manovre delle navi, e Livorno, che mira ad un incremento sempre maggiore dei suoi traffici, non può prescindere dalla professionalità quotidianamente profusa da ogni singolo pilota. Tarzia ha infine ringraziato Lupi per l'impegno e la collaborazione assicurata nel corso del suo mandato all'Autorità marittima.



Primo Magazine

Livorno

Nuovo segretario generale f. f. dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale

maurizio de cesare

15 marzo 2019 - Gabriele Gargiulo è il nuovo segretario generale facente funzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La scelta del commissario, condivisa ieri all'unanimità dai membri del Comitato di Gestione, è caduta sul dirigente più anziano dell'Ente. Gargiulo, classe 1953, ha sino ad oggi rivestito in Autorità Portuale il ruolo di responsabile della promozione e della comunicazione; da ora in poi, e sino al ripristino degli ordinari organi di vertice, sarà il numero due dell'AdSP. In apertura di riunione Commissario Pietro Verna si è presentato ai membri dell'Organo Esecutivo di Palazzo Rosciano: «Sono certo che avremo con i rappresentanti del Cdg un'ottima interlocuzione» ha detto, ringraziandoli per la presenza. «Sono l'ultimo arrivato e so che da soli non si va da nessuna parte. Per questo motivo sono pronto ad ascoltare tutti e a raccogliere proposte e suggerimenti utili in ordine alle sfide che ci attendono». Dai membri del Cdg - presenti il comandante del porto di Livorno, Giuseppe Tarzia, Maurizio Poli e Umberto Campana - è arrivato l'augurio di un buon lavoro.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' usb attacca

«Il porto è un deserto e così è anche inutile per la fabbrica»

piombino. «Se a qualche armatore venisse in mente di far attraccare le proprie navi in questo megaporto ormai mezzo pronto da anni ma desolato, non saprebbe proprio a chi rivolgersi». L' Usb prende posizione sulle dinamiche del porto, anzi su ciò che non succede sulle banchine. «Non ci sono certezze, non ci sono obiettivi immediati. Nelle banchine c' è un silenzio lunare. Nessuno, oggi come oggi, sa che fare di questa struttura, parliamoci chiaro un porto senza retroporto, senza una strada, senza una linea ferroviaria è solo un porto zoppo» malgrado. dice l' Usb, la sua posizione che è al centro di tutte le rotte del Mediterraneo, eper gli economisti potrebbe costituire un' occasione importante di sviluppo».

L' Usb quindi propone «che il governo costituisca una commissione di studio che vada a vedere come e in che modo funzionano i grandi porti, proprio per non ripetere gli errori che in pratica hanno portato al degrado degli altri porti italiani. Abbiamo bisogno delle are interne, della fabbrica, e quindi devono partire subito le bonifiche industriali portuali».

«Il futuro - prosegue la nota - deve essere la fabbrica, ma una fabbrica vera, una fabbrica nuova di tecnologia e di logistica, non si può pensare di lavorare acciai al piombo banditi 40anni fa».

Inoltre, «non sta dando un futuro certo a tutti i lavoratori perché i treni se non modernizzati non andranno mai a 21 turni, cioè a pieno regime, e la costruzione di un forno elettrico non garantisce tutta l' occupazione dei lavoratori interni e dell' indotto Usb propone che a fianco dell' industria ci sia lo sviluppo del porto. Per questo va fatta chiarezza per gli

PROMBINO

The second of the property of the pr

smantellamenti e le bonifiche per permettere la creazione di un retroporto degno del suo nome, questo sarebbe plausibile per avere occupazione necessaria per la Val di Cornia».

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Cantiere delle Marche finalmente ha la banchina

Virgili: «Operativa a metà aprile, permetterà di completare l' allestimento di yacht fino a 50 metri» Ultimato invece l' explorer Audace ordinato da Andrea Merloni. «Una svolta aver vinto questa sfida»

LA NAUTICA ANCONA Sarà pronta per metà aprile la nuova banchina, in concessione a Cantiere delle Marche. Dopo un anno record che ha consentito al marchio anconetano di crescere costantemente sotto il profilo commerciale, la prossima estate sarà operativa la banchina, adiacente a Marina Dorica, destinata ad accogliere yacht costruiti da CdM.

La concessione «I lavori per la costruzione della nuova banchina sono iniziati a febbraio spiega Gabriele Virgili, presidente di Cantiere delle Marche e termineranno entro la metà di aprile. Avevamo chiesto la concessione dell' area dove sta nascendo la banchina all' Autorità di Sistema Portuale un anno e mezzo fa e la nostra richiesta è stata accolta. Per noi è fondamentale dare allo stabilimento produttivo un accesso diretto al mare, senza dover usufruire più del bacino dei vicini cantieri Isa». La concessione a Cantiere delle Marche interessa un' area di complessivi 3mila mq, comprensivo dello specchio acqueo. Tra circa un mese sarà pronta la banchina, larga 40 metri, con profondità di 17 metri, che potrà essere utilizzata per completare le operazioni di allestimento degli yacht fino ad una lunghezza di 50 metri. Si sta, dunque, per aprire una nuova fase per l'azienda, nata solo nove anni fa e cresciuta esponenzialmente riuscendo a entrare nell' elenco dei 20 maggiori costruttori di vacht al mondo, e divenendo il numero uno al mondo per la costruzione di explorer tra i 100 e i 140 piedi (31- 43 metri) in acciaio e alluminio.



Il gioiello Ne è un esempio K42 Audace che testimonia le capacità del cantiere anconetano. Un sorprendente explorer yacht di quasi 43 metri e una stazza lorda di 499GRT, interamente custom, che il suo armatore Andrea Merloni, ex presidente di Indesit, desiderava da tempo. Al momento della firma del contratto, Audace ha rappresentato per CdM il debutto nel mondo del custom puro, il primo passo in un segmento di mercato ancora non affrontato. Successivamente altri progetti custom hanno arricchito il portafoglio ordini del cantiere. «Audace è stata una sfida spiega Virgili e ha segnato una svolta, sia perché è stata il primo progetto One-Off sia per le dimensioni». «Affrontare una costruzione interamente custom era una sfida non indifferente sottolinea Ennio Cecchini, co-fondatore e ceo di CdM - ma eravamo pronti ad affrontarla».

Il progetto Il progetto è stato sviluppato in base all' uso a cui è destinato lo yacht. Merloni intende infatti vivere a bordo buona parte dell' anno, ospitando i suoi amici a bordo, ma anche rilassandosi in totale privacy nel top deck. Il progetto K42 porta la firma di Andrea Pezzini/Floating Life che ha sviluppato la serie K in collaborazione con Mauro Sculli che ne ha sviluppato l' architettura navale, mentre l' ingegnerizzazione è stata affidata a Sergio Cutolo/Hydro Tec. Project manager per conto del cantiere è stato Domenico Ranieri che ha dato un contributo significativo alla definizione del progetto. «Lo yacht è stato costruito in 27 mesi spiega Andrea Pezzini, Ceo di Floating Life - e salperà a fine mese alla volta di Ibiza. Per me è un' emozione forte vedere realizzato questo 42 metri della serie K che ho progettato insieme allo Studio Sculli».

Privacy e comfort sono garantiti per l' armatore, in particolare nel ponte più alto dedicato al suo appartamento privato (circa 100 mq) con terrazzino poppiero e Jacuzzi. Per gli ospiti 4 grandi cabine, cinque per l' equipaggio. Salendo a bordo dalla piattaforma poppiera, si hanno due opzioni: si può salire sul ponte principale percorrendo una delle due scalinate simmetriche, oppure in un ampio locale multifunzionale che può essere usato come palestra, beach club o discoteca.

La discoteca II locale, perfettamente insonorizzato, è attrezzato con sistemi audio potenti e una postazione per il dj. Anche il pozzetto è attrezzato per trasformarsi in pista da ballo con casse e postazione del dj, ma Merloni ha anche chiesto una zona ad hoc per imbarcare la sua Range Rover Defender e la sua moto Bmw GS 1200.

Grandissima la cucina attrezzata da Marrone, azienda apprezzata da numerosi chef stellati: grazie ad attrezzature di



tipo professionale, due chef sono in grado di preparare pasti per 250 persone. Dalla pantry, un montavivande porta i piatti pronti sul ponte principale e sull' upper deck rendendo il servizio facile e veloce.

La volontà dell' armatore è di voler vivere intensamente il mare navigando anche per lunghi periodi e Audace dispone anche di spazi di stoccaggio di provviste, dispense e quattro celle frigorifere che si aggiungono a frigo e freezer.

Micol Sara Misiti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Virgili accusa: «Ma la viabilità è imbarazzante»

Le pessime condizioni di via Mattei accolgono armatori da tutto il mondo

LA SEGNALAZIONE ANCONA La cantieristica è un settore strategico per l'economica territoriale ma vuole risposte. Al successo delle aziende, che hanno un ritmo di crescita impressionante e si sono imposte come leader mondiali, non corrisponde una viabilità adeguata. «Abbiamo una viabilità imbarazzante e non adeguata sottolinea Gabriele Virgili, presidente di CdM via Mattei è in condizioni pessime. Vengono armatori e giornalisti da tutto il mondo e non sembra un' area che produce prodotti di lusso. Tra buche, passaggio continuo di camion e parcheggio selvaggio, via Mattei ha bisogno di una riqualificazione urgente perché è la via più prestigiosa della città in termini economici». Più volte anche le associazioni di categoria hanno denunciato il grave dissesto del sistema viario nella Zipa e la mancanza di parcheggi per le auto e per i camion. In più, per le buche e la scarsa sicurezza delle strade, si sono verificati tanti incidenti. «L' Autorità portuale sta studiando un progetto di riqualificazione della via spiega Virgili e siamo pronti a fare la nostra parte e dare un contributo».

A febbraio sono iniziati gli interventi di bonifica della pavimentazione stradale della rotatoria, di fronte al terminal passeggeri del porto, preludio a quanto sarà realizzato nell' arteria che conduce agli stabilimenti della cantieristica di lusso. Il tavolo tecnico per il progetto complessivo della riqualificazione di via Mattei è coordinato dal Comune e il progetto prevede il rifacimento in profondità della strada principale e di quella di servizio, la creazione di una pista ciclabile, spazi verdi rinnovati, nuove



aree di sosta (capaci di raddoppiare l' attuale capienza), segnaletica nuova e più aree a servizio dei pedoni. Sul contributo economico alla realizzazione del progetto il tavolo sta studiando anche soluzioni di partenariato pubblico-privato.

m. s. m. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: demolizione silos darsena Marche

maurizio de cesare

15 marzo 2019 - Trasformazione, parola chiave per il porto di Ancona. Un percorso di cambiamento legato al cambiamento del mercato come per il settore dei cereali, che ha visto una forte e irreversibile riduzione dei traffici nello scalo. Una riflessione di mercato che ha contribuito, è stato spiegato in una conferenza stampa nella sede dell'Adsp, assieme all'indispensabilità di una profonda e onerosa manutenzione straordinaria dei manufatti, alla mancata richiesta del rinnovo di concessione demaniale di Silos Granari Sicilia e di Sai, a quanto previsto dalla pianificazione urbanistica, alla decisione di recuperare l'area per altre attività portuali, con relativo abbattimento dei 46 silos complessivi che si trovano alla darsena Marche, 34 del concessionario Silos Granari della Sicilia srl (alti 28 metri) e 12 di Sai srl (alti 44 metri). Si è chiusa, in sede di Conferenza dei servizi, la procedura amministrativa per l'intervento di demolizione che sarà realizzato a carico di Silos Granari della Sicilia attraverso un'azienda specializzata. Oggi, dentro l'impianto, inizia la fase propedeutica all'abbattimento dei silos edificati sull'area in concessione. La decisione del comitato di gestione portuale. Il 31 dicembre 2019 scadranno le concessioni alle società Silos Granari della Sicilia srl e Sai srl che gestiscono i silos utilizzati per i traffici dei cereali nella darsena Marche dell'area commerciale del porto di Ancona. Con le due società concessionarie, l'Autorità di sistema portuale, alla sottoscrizione degli atti a gennaio 2016, si era impegnata a comunicare 18 mesi prima della scadenza le proprie valutazioni sulla futura destinazione di gueste aree demaniali. E' stato, quindi, approvato all'unanimità dal Comitato di gestione dell'Adsp il 27 giugno 2018 un indirizzo sull'area che non prevede più l'utilizzo dei silos.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marina yachting il 21 la scelta dell' elaborato vincente

PORTO Potrebbe essere scelto la la prossima settimana il nome della società che realizzerà, con un investimento privato, il Marina Yachting nel porto storico. Dopo rinvii, discussioni e approfondimenti, il 21 marzo dovrebbe andare in scena l' ultima riunione, quella decisiva, della Conferenza dei servizi, di cui fanno parte, oltre al Comune, Autorità portuale, Capitaneria di porto, Dogane, Regione, Vigili del fuoco e Sovrintendenza. Preso atto della fumata grigia dell' ultima riunione del 14 febbraio scorso, gli enti coinvolti, dopo aver visionato e discusso le peculiarità dei tre progetti in gara, si sono aggiornati per scegliere l' elaborato migliore. I progetti rimasti in gara sono quelli che fanno riferimento a tre società civitavecchiesi: Porto storico, Naval service Roma Marina Yachting. Tutti gli elaborati sono stati studiati nel dettaglio e valutati da ciascun ente in base a una sorta di griglia che prevedeva punteggi per determinati aspetti. In valutazione infatti ci sono l' investimento, le ricadute economiche e occupazionali del Marina Yachting, la conservazione e valorizzazione delle parti storiche e architettoniche del porto, il minor impatto ambientale. Insomma, dopo mesi di riunioni e approfondimenti, dovrebbe essere arrivato il momento della scelta finale.

«Spero che si arrivi a una decisione condivisa affermava oltre un mese fa il sindaco Antonio Cozzolino così da poter far iniziare i lavori se non entro l' estate, almeno entro l' anno. E' da troppo tempo che Civitavecchia aspetta il Marina ultimato». Da quelle parole sono passate diverse settimane, ci sono state assenze che hanno fatto rimandare le conferenza



dei servizi, richieste di approfondimenti. «Vogliamo arrivare a un scelta che abbia come criterio principale il pubblico interesse con una metodologia condivisa, unitaria e scientifica. L' ultima volta che ci siamo visti sono stato chiaro ribadisce Cozzolino resteremo in conclave tutto il tempo necessario, ma usciremo dal Comune con il nome della società che realizzerà l' approdo per yacht di lusso nel nostro porto storico». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache di Salerno

Salerno

I DATI / Soddisfatto il consigliere comunale Donato Pessolano: «Istituzioni pronte a promuovere una Salerno dell' accoglienza»

Stagione crocieristica, si parte: ritorna Costa

Istituzioni e privati insieme per promuovere Salerno e conferire al porto crociere quell' accessibilità e quell' accoglienza che lo rendano fruibile e gradito ad un sempre maggior numero di compagnie. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha messo in campo una grande campagna di dragaggio che, nell' arco di due fasi, con inizio lavori stimato nel novembre 2019, porterà entro il 2021 i fondali del porto alle profondità necessarie per accogliere le grandi navi anche alla banchina di Molo Manfredi. Per la stagione 2019, cioè prima degli interventi di dragaggio, Salerno Terminal Passeggeri, la nuova società di gestione del terminal crociere, partecipata da Salerno Stazione Marittima SpA e Salerno Cruises Srl, ha voluto comunque dare un forte segnale alle compagnie di navi da crociera. È infatti in corso un importante investimento per la manutenzione dei fondali dello specchio acqueo pro spiciente Molo Manfredi, che permetterà alle navi di media grandezza, già da aprile 2019, di ormeggiare nelle immediate vicinanze del lungomare e del centro città. Per quel che concerne i dati di traffico, nel 2017 a Salerno erano stati movimentati 63.287 crocieristi in transito, per un totale di 52 scali, mentre il 2018 si è concluso con un interessante aumento del traffico (+14,8%), toccando quota 72.601 passeggeri, per un totale di 63 toccate nave. Ben 19 diverse navi, di diverse compagnie, hanno permesso ai propri passeggeri di visitare Salerno e il suo territorio. Le previsioni per il 2019 hanno come target il superamento dei 95.000 passeggeri (+30% rispetto al 2018). La stagione inizierà l' 11 aprile con



Costa NeoRiviera, che siglerà definitivamente il rientro delle navi di Costa Crociere a Salerno, dopo lo scalo di Costa Pacifica del 2018. La nave, grazie ai lavori di livellamento dei fondali, potrà ormeggiare a Molo Manfredi, a due passi dalla Stazione Marittima. L' altra novità saranno le navi di Marella Cruises, compagnia che si rivolge al crocerista britannico con navi di categoria premium. La stagione si concluderà poi il 4 dicembre con Pacific Princess. Dall' inizio della gestione terminalistica del traffico crociere nel 2010, si è passati da poco più di 32.000 passeggeri ai numeri attuali, con una spiccata internazionalizzazione e un incremento esponenziale del numero di compagnie che scelgono e preferiscono Salerno. Ma la posta in gioco va oltre i numeri. Il vero obiettivo è il miglioramento della percezione di Salerno come meta crocieristica d' eccellenza. A esprimere soddisfazione è stato anche il consigliere comunale Donato Pes solano: «Ho fortemente voluto - ha spiegato - che si facesse questo incontro per far sapere ai cittadini come a Salerno istituzioni e privati facciano squadra per promuovere questo territorio. Il Comune di Salerno si propone come partner istituzionale per la promozione della Destinazione Salerno che, insieme agli operatori del turismo "dell' arte dei vicoli e delle opere moderne, che sono parte integrante della città", vuole offrire la migliore prova dell' accoglienza campana e portare all' attenzione del mercato crocieristico lo scalo salernitano».



FerPress

Salerno

"Le crociere a Salerno. Traffico, opportunità e criticità, previsioni". Si punta a superare i 95mila passeggeri

(FERPRESS) - Salerno, 15 MAR - A Salerno Istituzioni e Privati fanno squadra per promuovere la destinazione e conferire al porto crociere quelle doti di accessibilità e accoglienza che lo rendano fruibile e gradito ad un sempre maggior numero di compagnie. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha messo in campo una grande campagna di dragaggio che, nell' arco di due fasi, con inizio lavori stimato nel novembre 2019, porterà entro il 2021 i fondali del porto alle profondità necessarie per accogliere le grandi navi anche alla banchina di Molo Manfredi. Per la stagione 2019, cioè prima degli interventi di dragaggio. Salerno Terminal Passeggeri, la nuova società di gestione del terminal crociere, partecipata da Salerno Stazione Marittima SpA e Salerno Cruises Srl, ha voluto comunque dare un forte segnale alle compagnie di navi da crociera. È infatti in corso un importante investimento per la manutenzione dei fondali dello specchio acqueo prospiciente Molo Manfredi, che permetterà alle navi di media grandezza, già da aprile 2019, di ormeggiare nelle immediate vicinanze del lungomare e del centro città. Parlando di traffico, nel 2017 a Salerno erano stati movimentati 63.287 crocieristi in transito, per un totale di 52 scali, mentre il 2018 si è concluso con un interessante aumento del traffico (+14,8%), toccando quota 72.601 passeggeri, per un totale di 63 toccate nave. Ben 19 diverse navi, di diverse compagnie, hanno permesso ai propri passeggeri di visitare Salerno e il suo territorio. Le previsioni per il 2019 hanno come target il superamento dei 95.000 passeggeri (+30% rispetto al 2018). La



stagione inizierà l' 11 aprile con Costa NeoRiviera, che siglerà definitivamente il rientro delle navi di Costa Crociere a Salerno, dopo lo scalo di Costa Pacifica del 2018. La nave, grazie ai lavori di livellamento dei fondali, potrà ormeggiare a Molo Manfredi, a due passi dalla Stazione Marittima. L' altra novità saranno le navi di Marella Cruises, compagnia che si rivolge al crocerista britannico con navi di categoria premium. La stagione si concluderà poi il 4 dicembre con Pacific Princess. Dall' inizio della gestione terminalistica del traffico crociere nel 2010, si è passati da poco più di 32.000 passeggeri ai numeri attuali, con una spiccata internazionalizzazione e un incremento esponenziale del numero di compagnie che scelgono e preferiscono Salerno. Ma la posta in gioco va oltre i numeri. Il vero obiettivo è il miglioramento della percezione di Salerno come meta crocieristica d' eccellenza. In questo il Comune di Salerno si propone come partner istituzionale per la promozione della Destinazione Salerno che, insieme alle associazioni di categoria e agli operatori commerciali e turistici del territorio, si propone di dare la migliore prova dell' accoglienza campana e portare all' attenzione del mercato crocieristico lo scalo salernitano.



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Rilancio crociere, dopo Costa obiettivo Msc «Duecentomila viaggiatori entro il 2022»

di.tu.

L' ECONOMIA DEL MARE Un incremento annuo dei traffici del 30 per cento, fino ad arrivare, nel 2022 a raggiungere la soglia dei 200mila crocieristi. Sono impegnativi gli obiettivi messi nero su bianco per l' immediato futuro del comparto dagli operatori del settore. Un segmento di mercato, quello delle grandi crociere, che, dopo un avvio in costante salita con numeri di passeggeri a sei cifre e grandi compagnie italiane e internazionali presenti, ha vissuto un progressivo ridimensionamento. Fino a toccare il minimo storico del 2017, con poco più di 62mila turisti arrivati in città. Tra i motivi dell' implosione del settore certamente la questione dei dragaggi dei fondali, e l' assenza di un polo esclusivamente crocieristico, dotato non solo di una stazione marittima per gli imbarchi e gli sbarchi, ma di tutta una serie di strumenti di supporto e di aiuto-guida dei crocieristi.

LO SCENARIO Proprio di questo si è parlato ieri mattina in conferenza stampa al Comune di Salerno: «Dopo il periodo dell' euforia del 2015 ha detto Orazio De Nigris, amministratore delegato della società che gestisce la Stazione Marittima - ora dobbiamo consolidare i traffici. Il nostro punto più basso è stato raggiunto nel 2017, ora, dopo una ripresa di oltre il 14 per cento nel 2018, puntiamo nel 2019 a sfiorare la soglia dei 100mila crocieristi». Il primo colpo portato a casa è, senza dubbio, il ritorno di Costa Crociere, che attraccherà a Salerno il prossimo 11 aprile proprio alla stazione marittima firmata da Zaha Hadid. Un rapporto che si ricuce, esattamente come si sta cercando di fare con l' altro colosso italiano dello shipping che ha detto addio a Salerno, e cioè Msc. «Siamo



in costante aggiornamento con Msc che attende il dragaggio per tornare, abbiamo ripreso Costa Crociere che l' 11 aprile sarà a Salerno, ma che ha in programma una fidelizzazione nei prossimi anni. L' obiettivo verso cui arrivare tramite il lavoro di oggi è quello di vendere il molo Manfredi alle compagnie di navigazione, che non attraccheranno più al commerciale. Msc, ad esempio, a noi chiede un punto dove imbarcare i passeggeri, e, purtroppo, nell' area dove si gestiscono le merci varie non è possibile realizzarlo, mentre al molo Manfredi sì. Il nostro limite conclude De Nigris - è quello di servire le grandi compagnie ma con navi delle classi medie, per una serie di impedimenti logistico-operativi, come l' imboccatura del porto, l' uscita dal molo Manfredi, non soltanto i dragaggi. Le navi che oggi arrivano a Salerno hanno un bacino di utenza di circa duemila passeggeri, che copre 40 bus, con quelle di nuova generazione, che possono portare tranquillamente 5mila turisti, ce ne saranno 80 o 100 di autobus che dovranno portare i turisti in centro. Questo, ovviamente, prevede un ingombro per la circolazione urbana cittadina, ecco perché siamo in aggiornamento con il comune per iniziare a ragionare anche su un piano viabilità ed evitare il cul de sac che si creerebbe all' ingresso del porto».

GLI OBIETTIVI Lo scopo, insomma, è quello di rendere operativo al cento per cento il terminal turistico all' interno dell' area del molo Manfredi, dividendo definitivamente la zona commerciale da quella turistica, ed evitando, dunque, le scene di arrivo dei crocieristici tra le torri di container in attesa di stoccaggio. «Già per questa stagione crocieristica e per l' imminente arrivo di Costa ha aggiunto Giuseppe Amoruso, presidente Salerno Terminal Passeggeri e Salerno Cruises, la società che gestisce i servizi di accoglienza e spostamento dei crocieristi una volta sbarcati con fondi propri abbiamo provveduto alla manutenzione dell' area prospiciente al molo per consentire alla Costa di venire alla stazione marittima e godere di tutti i servizi immediati di cui hanno bisogno, in modo che, poi, i turisti stessi possano arrivare in autonomia al centro della città. Cosa che, fino ad oggi, non è stato possibile, visto l' arrivo al porto commerciale e il sistema di navettamento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



II Nautilus

Salerno

Rilancio delle linee marittime veloci in Campania

Scritto da Redazione

NAPOLI II 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 II 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.



II Roma

Salerno

PRESENTATO IL PIANO CROCIERISTICO PER LO SCALO DI SALERNO

«Tutti i porti campani sono in crescita»

SALERNO. «I dati di previsione, che sono gli approdi previsti, confermano la tendenza di crescita di tutti i porti della Campania». Lo sottolinea il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, a margine della conferenza riguardante le crociere a Salerno. Spirito ha evidenziato come lo scalo marittimo salernitano, quest' anno, «passa a 70 approdi, Napoli arriverà a un milione 350mila passeggeri, Castellammare continua a crescere in un segmento diverso che è quello dei mega yacht e giga yacht. È chiaro - ha aggiunto - che questo segmento di mercato continuerà a crescere anche nei prossimi anni».

Perciò, «bisogna attrezzarsi per fare in modo che ci sia una condizione di servizio e gestione delle attività sempre più integrate con la capacità di far conoscere i nostri territori». In particolare, per il porto di Salerno, è in corso la gara per i lavori di dragaggio dei fondali del molo Manfredi, senza i quali non è possibile consentire alle grandi navi l' attracco alla stazione marittima disegnata dall' archistar Zaha Hadid. Alla gara d' appalto, ha spiegato Spirito, «hanno partecipato quattro operatori importanti che hanno presentato le loro offerte. Abbiamo nominato la commissione». Lo conferma anche il presidente di Salerno Terminal Passeggeri, Giuseppe Amoruso, che, annunciando l' avvio dei lavori a novembre, evidenzia che «faremo una piccola manutenzione dei fondali che consentirà di far ap prodare la Costa Crociere quest' anno». L' attracco della prima nave, allo scalo del capoluogo di provincia campano, è previsto per l' 11 aprile prossimo. Lo scorso anno, alla stazione marittima di Salerno, sono stati «movimentati 63mila passeggeri nel



2018, 72mila e le previsioni, per quest' anno, sfiorano i 95mila passeggeri con un incremento del 30%», dice l' amministratore delegato di Salerno Stazione Marittima, Orazio De Nigris. L' assessore alla Mobilità e alla Viabilità del Comune di Salerno, Mimmo De Maio, ha rimarcato come sull' economia del mare «l' amministrazione ha impegnato gran parte delle risorse». E, sul dragaggio dei fondali del Manfredi, conclude: «Sarà una delle attività più grosse di escavo nel nostro Paese».



Salerno Today

Salerno

Dragaggio del fondale al Porto di Salerno: i lavori inizieranno a novembre

Prosegue senza sosta, anche in visione della stagione crocieristica, l' iter di avvicinamento ai lavori per il dragaggio del fondale del porto di Salerno che permetterà, alla fine, di poter ospitare navi con un pescaggio notevolmente superiore

Prosegue senza sosta, anche in visione della stagione crocieristica, l' iter di avvicinamento ai lavori per il dragaggio del fondale del porto di Salerno che permetterà, alla fine, di poter ospitare navi con un pescaggio notevolmente superiore. Della situazione, questa mattina, hanno parlato Orazio De Nigris, amministratore delegato di Salerno Stazione Marittima Spa, e Pietro Spirito , presidente dell' Autorità Portuale. Il commento di De Nigris L' amministratore delegato di Salerno Stazione Marittima ha spiegato: "Dopo il periodo dell' euforia del 2015, adesso dobbiamo consolidare i traffici. Siamo scesi nel 2017 fino a 63.000 passeggeri che è stato, recentemente, il nostro punto più basso ma ci apprestiamo, nel 2019, a sfiorare la soglia del 100.000. Nel programma triennale, con il dragaggio del Molo Manfredi, avremmo dei margini immensi - ha spiegato - ciò non perchè siamo particolarmente abili ma perchè la nostra terra è un baricentro per i tragitti delle crociere del Mediterraneo. In più abbiamo finalmente ripreso Costa Crociere che, dall' 11 aprile, sarà di nuovo a Salerno", ha concluso. I tempi per il dragaggio Il presidente Spirito ha, invece, parlato dei tempi per effettuare le operazioni di dragaggio: "E' in corso la gara e ci sono quattro operatori importanti che hanno presentato le loro offerte. La prima finestra utile, secondo le autorizzazioni dateci dal Ministero dell' Ambiente, comincia a novembre e finisce ad aprile e, quindi, lavoreremo perchè i lavori inzino entro metà Novembre", ha concluso.





Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porti: Contship Italia avvia negoziato per cessione 50% Csm

(ANSA) - MILANO, 15 MAR - Contship Italia spa ha avviato un negoziato per la cessione al gruppo MSC - Mediterranean Shipping Company del 50% di CSM Italia Gate spa, società che controlla Medcenter Container Terminal spa (MCT), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui MSC è già partner e principale cliente. E' quanto fa sapere Contship in una nota. Al fine di accelerare i tempi, Contship Italia "ha nominato lo studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l' incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato". Nelle more della trattativa, l' attività del terminal container di Gioia Tauro - spiega Contship - continuerà ad essere perfettamente operativa. Il Gruppo Contship Italia, che ha lanciato e da oltre 24 anni gestisce il terminal MCT, "avrà cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali". (ANSA).





FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Contship Italia: avvio negoziazioni per cessione MCT. Porto di Gioia Tauro resta operativo

(FERPRESS) - Roma, 15 MAR - Contship Italia S.p.A. ha avviato un negoziato per la cessione al gruppo MSC - Mediterranean Shipping Company del 50% di CSM Italia Gate S.p.A., società che controlla Medcenter Container Terminal S.p.A. (MCT), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui MSC è già partner e principale cliente. Al fine di accelerare i tempi, Contship Italia ha nominato lo studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l'incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato. Nelle more della trattativa, l' attività del terminal container di Gioia Tauro continuerà ad essere perfettamente operativa. Il Gruppo Contship Italia, che ha lanciato e da oltre 24 anni gestisce il terminal MCT, avrà cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali, in modo da preservare il valore e la competitività della più grande struttura terminalistica Italiana. Una realtà industriale che ricopre un ruolo di assoluta importanza per l' economia del territorio e dell' intero meridione.





La Nazione (ed. La Spezia)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

CONTSHIP

Gioia Tauro passa a Msc

MSC AMPLIA la sua presenza nel porto di Gioia Tauro. Il gruppo Contship (che alla Spezia è socio di Msc nel terminal Lsct) ha avviato un negoziato per la cessione alla Mediterranean shipping company del 50% di Csm Italia Gate, società che controlla Medcenter Container Terminal, azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto calabrese di cui Msc è già partner e principale cliente.

Nel sottolineare di avere «cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali», Contship Italia ha nominato lo studio legale «che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l' incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato». Nelle more della trattativa, l' attività del terminal continuerà. Il gruppo Contship da oltre 24 anni gestiva il terminal Mct.





LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gestione del porto di Gioia, cambio della guardia sempre più vicino

Avviato il negoziato tra il gruppo Contship ed Msc per il 50% delle quote della società che coordina le attività del terminal

La manovra di rilancio del Porto di Gioia Tauro sembra aver avuto finalmente inizio. Grazie alla mediazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pare sia finalmente iniziata un' interlocuzione tra la società Mct, appartenente al gruppo Contship, che gestisce il terminal da 24 anni, ed Msc, suo partner e principale cliente, che si candida a diventare quindi il nuovo gestore. Contship Italia, infatti, ha reso noto l' avvio di un negoziato per la cessione al gruppo Msc del 50% delle quote della società Csm Italia Gate Spa, che a sua volta controlla Mct. Una notizia già anticipata dal ministro Toninelli che aveva spiegato proprio come l' assunzione di nuovi impegni da parte del gruppo Contship fosse stato il motivo della sospensione della procedura di decadenza della concessione. Impegni che al momento si sono concretizzati nella nomina dello studio legale che l' assisterà nella trattativa e nella scelta di un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l' incarico di esprimere la corretta valutazione delle quote oggetto del negoziato. Nel comunicato diffuso da Contship Italia, anche una rassicurazione per i lavoratori: durante la trattativa, l' attività del terminal container di Gioia Tauro continuerà a essere perfettamente operativa; saranno salvaguardati i livelli occupazionali, in modo da preservare il valore e la competitività della più grande struttura terministica italiana. Una realtà industriale - si evidenzia nel comunicato - che ricopre un ruolo di assoluta importanza per l'economia del territorio e dell'intero Meridione.





Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Contship tratta con Msc la vendita di Mct

Il terminal di Gioia Tauro continuerà ad essere operativo

Massimo Belli

MILANO Contship Italia Spa ha avviato un negoziato per la cessione al gruppo Msc Mediterranean Shipping Company del 50% di CSM Italia Gate Spa, società che controlla Medcenter Container Terminal Spa (Mct), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui Msc è già partner e principale cliente. E' quanto annuncia un comunicato diffuso da Contship Italia, in cui si legge che al fine di accelerare i tempi, la stessa Contship Italia ha nominato lo studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l'incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato. Nelle more della trattativa, l'attività del terminal container di Gioia Tauro continuerà ad essere perfettamente operativa. Il Gruppo Contship Italia, che ha lanciato e da oltre 24 anni gestisce il terminal Mct, precisa inoltre che avrà cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali, in modo da preservare il valore e la competitività della più grande struttura terminalistica Italiana. Una realtà industriale che ricopre un ruolo di assoluta importanza per l'economia del territorio e dell'intero meridione. Proprio ieri, il ministro Toninelli aveva annunciato la sospensione della procedura di decadenza per Medcenter Container Terminal dopo gli impegni presi dalla compagnia di Aponte circa l'acquisto della società terminalista. Se la trattativa si concluderà con la vendita, assisteremo all'uscita di scena di un terminalista a favore di un armamento, confermando così la tendenza delle compagnie di navigazione di occuparsi dell'intero ciclo del trasporto dei contenitori.



SciroccoNews

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia, Contship avvia il negoziato per la cessione del 50% di Csm

Contship Italia spa ha avviato un negoziato per la cessione al gruppo MSC - Mediterranean Shipping Company del 50% di CSM Italia Gate spa, società che controlla Medcenter Container Terminal spa (MCT), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui MSC è già partner e principale cliente. E' quanto fa sapere Contship in una nota. Al fine di accelerare i tempi, Contship Italia "ha nominato lo studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l' incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato". Nelle more della trattativa, l' attività del terminal container di Gioia Tauro - spiega Contship - continuerà ad essere perfettamente operativa. Il Gruppo Contship Italia, che ha lanciato e da oltre 24 anni gestisce il terminal MCT, "avrà cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali".





The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro: Contship conferma la trattativa con Msc

GIORGIO CAROZZI

Catanzaro - «Contship Italia ha avviato un negoziato per la cessione al gruppo Msc - Mediterranean Shipping Company del 50% di Csm Italia Gate, società che controlla Medcenter Container Terminal (Mct), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui Msc è già partner e principale cliente». Lo rende noto lo stesso gruppo della famiglia Eckelmann-Battistello, confermando quanto anticipato nei giorni scorsi dal ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. In attesa della formalizzazione, fa sapere la compagnia, l' operatività dello scalo calabrese sarà garantita: «Al fine di accelerare i tempi, Contship Italia ha nominato lo studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l' incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato. Nelle more della trattativa, l' attività del terminal container di Gioia Tauro - si sottolinea - continuerà ad essere perfettamente operativa. Il gruppo Contship Italia, che ha lanciato e da oltre 24 anni gestisce il terminal Mct, avrà cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali, in modo da preservare il valore e la competitività della più grande struttura terminalistica italiana. Una realtà industriale - si evidenzia - che ricopre un ruolo di assoluta importanza per l'economia del territorio e dell' intero Meridione».





La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

La seduta del Consiglio

Il consiglio comunale si riunisce giovedì, alle 16 a Poltu Quadu. All' ordine del giorno dei la modifica della disciplina dell' Autorità di sistema portuale finalizzata alla reintroduzione dei sindaci (o rappresentanti delle amministrazioni comunali) nel comitato di gestione portuale.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Giovedì undici punti all' ordine del giorno

In Aula bilancio, porto e disabilità

Il prossimo consiglio comunale indetto a Olbia per giovedì 21 marzo dalle ore 16 vedrà la discussione di undici punti. L' aula di Poltu Quadu sarà chiamata a discutere e votare due ratifiche del bilancio di previsione.

Al terzo punto della discussione invece i consiglieri comunali voteranno sull' adesione al Secondo Manifesto sui diritti delle Donne e delle Ragazze con disabilità nell' Unione europea e successivamente si discuterà l' approvazione del nuovo statuto di regolamento per il funzionamento della scuola civica di musica. Giovedì entra in consiglio comunale anche la modifica della disciplina riguardante le Autorità di sistema portuale: sarà possibile reintrodurre nel Comitato di gestione portuale i sindaci o i rappresentanti politici delle amministrazioni.

E mentre in città i commercianti ambulanti promuovono una raccolta firme per chiedere lo spostamento del mercatino del martedì dalla piazzale della Stazione ferroviaria, in consiglio verranno invece discussi due punti riguardanti, uno il trasferimento del mercato riservato agli imprenditori agricoli in piazza Nassirya e l' altro il regolamento dell' assegnazione degli spazi espositivi per le opere dell' ingegno nel mercatino di San Pantaleo. Gli ultimi quattro punti in discussione interesseranno la pianificazione del territorio.

Antonella Brianda.





Giornale di Sicilia (ed. Siracusa-Ragusa)

Messina, Milazzo, Tremestieri

Operazione della Polizia

Carne e pesce avariati: scatta maxi sequestro a Milazzo

Si tratta di 300 chili fra tritato, salsiccia, bistecche, salmone e gamberi

La Polizia ha seguestrato, nella mattinata di ieri, 500 chilogrammi di prodotti avariati: tritato, salsiccia, bistecche, hamburger, braciole, salmone e gamberi in pessimo stato di conservazione. L' intero carico di provviste alimentari erano destinate ad essere imbarcate su una petroliera di bandiera danese ancorata nella rada mamertina per poi finire sulle tavole dell' equipaggio. Mezza tonnellata di carne e pesce surgelata in pessimo stato di conservazione e, per questo sequestrata dai poliziotti del Distaccamento della Polizia Stradale di Barcellona P.G. Il controllo sul furgone proveniente da fuori provincia di una società di distribuzione all' ingrosso è scattato all' alba di ieri in prossimità dell' ingresso del bacino portuale mamertino. Gli alimenti presentavano una colorazione alterata dovuta alla temperatura utilizzata per il trasporto, pari al doppio di quella prevista perla tipologia di prodotto: meno 18 i gradi centigradi a norma a fronte dei meno zero gradi riscontrati nella cella frigorifera al momento del controllo. L'operazione di seguestro è avvenuta, dopo l'accertamento effettuato con l' ausilio dei veterinari dell' azienda sanitaria messinese. Il conducente e il titolare della società di provveditoria navale sono stati denunciati per detenzione, ai fini dell' immissione in commercio, di alimenti pericolosi per la salute pubblica. I poliziotti hanno altresì elevato la sanzione di oltre mille euro. Nella stessa mattinata di ieri ulteriori controlli sono stati effettuati nella zona portuale su tutti i mezzi pesanti in entrata e uscita dal porto.



Molte multe, ritiro patenti i risultati conseguiti. Ormai, quasi quotidianamente, gli agenti della Polizia stradale di Barcellona P.G., in collaborazione con gli ufficiali della Capitaneria di Porto di Milazzo, effettuano controlli specifici, mirati a verificato se il pescato trasportato risponde alle direttive europee e se i documenti di ac compagnamento sono conformi con provenienza del pesce e descrizione secondo quanto previsto dalle norme vigenti. Nel contesto di questi controlli il personale della Guardia costiera mamertina diretta dal capitano di Fregata Francesco Terranova, ha sanzionato due venditori ambulanti per avere commercializzato prodotto ittico in assenza della documentazione idonea alla tracciabilità del prodotto medesimo ed in carenza dell' autorizzazione sanitaria; anche in questo caso il prodotto è stato sequestrato. Infine, un' altra sanzione è stata elevata a carico di un commerciante che non ha correttamente inserito i documenti relativi alla tracciabilità del prodotto ittico nell' apposito portale ministeriale. (*ALA*)

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Porto di Milazzo, maxi sequestro di carne avariata: era pronta per essere imbarcata [DETTAGLI]

La Polizia di Stato sequestra 500 kg di carne avariata al porto di Milazzo: salsicce e tritati erano pronti a finire sulle tavole di una nave danese

Sarebbero dovuti finire sulle tavole di una nave danese ancorata al porto di Milazzo per il fabbisogno del personale imbarcato. 500 kg di carne e pesce surgelati in pessimo stato di conservazione sequestrati dai poliziotti del Distaccamento della Polizia Stradale di Barcellona Pozzo di Gotto. Il controllo sul mezzo di una società di distribuzione all' ingrosso scatta alla buonora al porto mamertino. Gli alimenti presentano una colorazione alterata dovuta alla temperatura utilizzata per il trasporto, pari al doppio di quella prevista per la tipologia di prodotto: -18 i gradi centigradi a norma a fronte dei - 0 gradi mantenuti nella cella frigorifera. Questo quanto accertato dagli agenti con l' ausilio dei veterinari ASP. Conducente e titolare della ditta vengono denunciati per detenzione, ai fini dell' immissione in commercio, di alimenti pericolosi per la salute pubblica. Elevata altresì la sanzione di oltre 1.000,00 euro. Nella medesima giornata controlli a tappeto sempre nella zona portuale su mezzi pesanti. Molte multe, ritiro patenti i risultati conseguiti.





Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

La nave Mare Jonio riprende il mare

Oggi «Mare Jonio» riparte dal porto di Palermo. Dopo un rinvio di qualche giorno per condizioni meteo avverse, molla gli ormeggi e torna a solcare il Mediterraneo centrale. Lo rende noto Mediterranea Saving Humans, la piattaforma delle associazioni italiane che con nave «Mare Jonio» si alterna con Sea Watch ed Open Arms nell' azione di monitoraggio e di denuncia nel Mar Mediterraneo.

«Là dove e stato imposto il deserto - prosegue Mediterranea - torniamo a portare una voce di speranza e di rispetto dei diritti e della dignità della vita umana.

Grazie ai tanti e alle tante che ci sostengono, grazie alle migliaia di persone diventate in questi mesi Mediterranea. Siamo insieme a bordo con ciascuna e ciascuno di voi, in questa nuova missione, e abbiamo sempre più bisogno del vostro supporto».





La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Il piano: dal canale di Suez basi in Egitto e Marocco, il perno centrale è la Sicilia

Palermo. Per capire cosa Italia e Sicilia possono guadagnare o perdere, aderendo o meno alla Via della Seta, bisogna leggere l' analisi del centro studi Srm di Napoli, collegato a Intesa Sanpaolo, con Alexbank, sull' impatto per il traffici marittimi del canale di Suez raddoppiato nel 2015. Oggi per questa via passa il 9% del traffico marittimo mondiale (quasi 1 mld di tonnellate di merci a bordo di 18mila navi, per lo più portacontainer e megacarrier), ed è la terza rotta al mondo per il trasporto di petrolio e gas naturale. Il traffico da e verso la Cina è aumentato del 37%, quello Golfo-Cina del 77%. Ecco perchè già 133 Paesi lungo questa rotta hanno accettato di ospitare la Via della Seta, sulla quale la Cina investirà 8mila miliardi di dollari in infrastrutture. Ed ecco perchè la Cina ha interesse all' Italia e alla Sicilia. Infatti, il progetto prevede di portare dall' Africa in Cina il doppio di petrolio e il quadruplo di gas e di creare basi logistiche in Egitto, Turchia e Marocco per insediarvi imprese cinesi che producano per il mercato europeo. Da qui le merci dovranno approdare sulla costa Nord del Mediterraneo: in Turchia e Grecia dove hanno già loro porti, in Spagna e Francia altrettanto.

Manca solo lo snodo centrale, che naturalmente è rappresentato dall' Italia e dalla Sicilia. Non tutte le navi (saranno tantissime) potranno attraccare a Genova e Trieste, serve uno scalo intermedio che potrebbe essere Palermo o uno degli altri siciliani.

È però merito dell' Egitto se ci troviamo in questa posizione favorevole.

Infatti, oltre ad avere raddoppiato Suez, Il Cairo ha investito per migliorare le connessioni con Italia, Spagna, Francia, Cina e Malesia. Inoltre, per attrarre quanti più possibile investimenti del Dragone, sta creando la Suez Canal Zone, una zona franca con 2 aree integrate, 2 aree di sviluppo e 4 porti, con pieno accesso ai capitali esteri e niente dazi. Anche il Marocco sta investendo parecchio per attrarre i capitali di Pechino.
m. g.





La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

«Sicilia strategica ma fate trovare a Xi una Palermo pulita»

Geraci: «Per la Cina l'Isola è uno snodo cruciale. Guarda a porti, aeroporti e turismo di fascia alta, non all'ex Fiat. Non comprano scali, li ampliano. Tav si farà»

michele guccione

Palermo. La Sicilia da ultimo lembo d' Europa ad hub strategico dei traffici commerciali della Cina nel Mediterraneo. Perchè è la geografia a governare l' economia. Ne è convinto il sottosegretario allo Sviluppo economico, il palermitano Michele Geraci, vent' anni in Cina come docente e banchiere d' affari, che spiega così la "toccata e fuga" palermitana che il presidente Xi Jinping ha ritagliato "in forma privata" nel programma della sua prima visita ufficiale in Italia

Geraci in questi mesi ha sbloccato l' esportazione di arance siciliane nel Paese del Dragone, poi l' accordo col quale l' Italia accompagnerà la Cina negli investimenti in Africa e nel Medio Oriente, quindi l' Erasmus delle startup italiane in Cina, e ora il Memorandum of Understanding sulla Via della Seta che sarà firmato sabato prossimo a Roma da Xi Jinping e dal premier Giuseppe Conte. Atto che rappresenta l' occasione per la Sicilia di rientrare nei giochi che i precedenti governi Renzi e Gentiloni avevano chiuso solo con Genova e Trieste lasciando fuori i porti del Sud.

Sulla Via della Seta è scoppiata una polemica internazionale. Ma è davvero un' opportunità per le imprese italiane e siciliane?

«È ottimo che se ne parli così tanto nel mondo. Perchè se ne sta parlando tanto anche in Cina, nei notiziari come sui social, e passa anche molta più pubblicità del solito sull' Italia. In questi giorni i cinesi si stanno mobilitando per capire cosa sia e dove sia Palermo, si chiedono perchè il loro leader ci andrà, e stanno aumentando le prenotazioni turistiche.

Allora le imprese italiane devono capire cosa accade in Cina e coglierne le opportunità. Perchè nel MoU si parla solo di commercio». Allora come mai tanto clamore?

«Il Memorandum è un sostegno al nostro export, punta a colmare il gap di vendite in Cina fra Italia e gli altri Paesi. La Germania esporta per 87 mld, la Russia 34, la Svizzera 22, Francia e Regno Unito 19 ciascuna, l' Italia appena 13 mld.

È comprensibile perchè siano preoccupati se la Cina fa basi logistiche in Italia: noi esporteremmo di più e gli altri perderebbero affari. Ma se la Cina non viene da noi, va da un' altra parte, in Francia e in Spagna dove già controlla porti, e questo non ha dato scandalo. Il Mou ha poi un valore simbolico per promuovere il made in Italy presso i consumatori cinesi, che così possono migliorare la loro percezione dell' Italia».

Quindi venderemo i nostri porti?

«Nel MoU si parla genericamente di cooperazione allo sviluppo di infrastrutture. Vogliamo, sì, che la Cina investa nei nostri porti. Ma non li vendiamo, non si può. La Cina può ampliarne le capacità operative, allungare un molo, costruirne uno nuovo, fare una piattaforma di carico e scarico, come al Pireo, che con la cinese Cosco ha triplicato i traffici».

E come faranno a portare le merci fino a Lione, dove si fermerà uno dei terminali della Via della Seta ferroviaria, se non si fa la Tav?

«lo penso - ma non sono un esperto - che calcolando i volumi di merci che i cinesi porteranno a Genova, i risultati dell' analisi costi-benefici saranno più realistici e fare la Tav diventerà conveniente».

Oltre alle arance, la Sicilia che possibilità ha di inserirsi in questi affari?

«Sicuramente il turismo di fascia alta, però ci sono pochi hotel a 5 stelle, quasi tutti in Sicilia occidentale. È un turismo che va gestito con servizi di fascia alta. E poi la pulizia: se a Palermo c' è una sola carta a terra, non viene nessuno, figuriamoci i cumuli di immondizia con i gatti che ci mangiano dentro! La Cina si è molto evoluta rispetto all' idea che ne abbiamo. Cioè, non possiamo chiedere investimenti e turisti senza dare nulla in termini di servizi e di vivibilità. Anzi, lancio un appello a tutti i palermitani: da qui al 23 marzo ciascuno si impegni a pulire il pezzo di strada davanti casa propria, fate trovare a Xi Jinping una città pulita, altrimenti dirà che qui non si può fare business».



Sono previsti investimenti cinesi nei porti e aeroporti siciliani?

«È un tema in fase di discussione approfondita. L' Isola ha una posizione attraente perchè vicina all' Africa ed è lo snodo ideale dei traffici marittimi che transitano nel Mediterraneo. Da qui si può fare molto e loro ne sono ben consapevoli».

A Palermo la delegazione cinese incontrerà imprese siciliane?

«Non è previsto. Però se ci sono imprese interessate, mi scrivano a segreteria.geraci@mise.gov.it e proverò a organizzare qualcosa».

La Regione ha lanciato un appello perchè aziende cinesi investano nell' ex fabbrica Fiat di Termini Imerese... «Non mi risulta che ci siano interessi concreti».

Quali i passi successivi alla firma del Memorandum?

«A cascata saranno firmati dieci accordi più pratici, di secondo livello, che entrano nel merito dei settori economici e nei quali rientrano imprese ed enti già preparati ad avviare collaborazioni. Seguiranno nelle settimane successive delle missioni in Cina per presentare le attività del sistema produtivo italiano e lì mi serviranno molto gli input dal Sud, soprattutto per il turismo».



Algamah

Trapani

Il Porto di Trapani cambia pelle

Nel corso della conferenza stampa il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Montie il sindaco di Trapani, Giacomo Tranchida, hanno siglato anche un accordo per la programmazione in sinergia delle aree di interfaccia città-porto. "Si tratta - ha spiegatoMonti- di un accordo utile per l' individuazione di strategie di sviluppo economico e produttivo []

Nel corso della conferenza stampa il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti e il sindaco di Trapani, Giacomo Tranchida, hanno siglato anche un accordo per la programmazione in sinergia delle aree di interfaccia città-porto. "Si tratta ha spiegato Monti - di un accordo utile per l' individuazione di strategie di sviluppo economico e produttivo legate all' interazione tra il porto e il territorio. Una visione comune sui futuri scenari di sviluppo di due entità intimamente legate: città e porto, attraverso una ricerca di nuove e innovative prospettive per un binomio così antico. I nuovi fronti marittimi delle città portuali vengono oggi intesi non più come ultime, e talvolta slabbrate, propaggini di una città ricca di storia ma, come nel passato, autentiche porte a mare, finalmente ripensate e riprogettate come inediti cuori di una vita sociale che recupera spazi per troppo tempo negati o pressoché inaccessibili". Il sindaco Tranchida: "C' è grande condivisione e un lavoro di sinergia con l' AdSP nel rispetto delle rispettive competenze e con la comune voglia di correre. Il nostro approccio prevede un confronto con tutti gli enti coinvolti e con gli operatori ma, dopo la condivisione, bisogna procedere in maniera spedita per recuperare il tempo perduto".





giornaledisicilia.it

Trapani

Il porto di Trapani si rinnova per i turisti: presentato il restyling della struttura

FRANCESCO TARANTINO

Il porto di Trapani si prepara a cambiare volto. Ieri è stata presentato il restyling della struttura e delle aree esterne di pertinenza per adeguarle alle rinnovate esigenze dimensionali e di comfort degli utenti in vista di un incremento del traffico crocieristico. La progettazione esecutiva del Trapani Cruise - RoRo Terminal sarà ultimata il prossimo aprile e il costo previsto è di 3 milioni di euro. «Presentiamo - afferma Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - delle certezze. Questi sono tutti progetti già approvati». Nel dettaglio, si procederà alla chiusura della cortile interno dell' edificio con una struttura precaria leggera in ferro e vetro, destinata a sala d' attesa climatizzata per i croceristi. La riconfigurazione della stazione marittima e delle aree di pertinenza si riconnette, all' interno della progettazione integrata e complessiva dell' intero waterfront. L' articolo nell' edizione di Trapani del Giornale di Sicilia © Riproduzione riservata.





FerPress

Focus

Via della Seta: Merlo (Federlogistica Conftrasporto), rischiamo di perdere risorse Ue per TAV ma andiamo a cercarne in Cina per altre opere

(FERPRESS) - Roma, 15 MAR - "Giustificare il teorico traffico marittimo crescente da e per il far est per motivare l'adesione dell'Italia alla Via della Seta è una pericolosissima semplificazione, a tratti una vera e propria mistificazione". A dichiararlo e' Il Presidente di Federlogistica-Conftrasporto Luigi Merlo, che risponde così agli strenui sostenitori dell' adesione 'tout court' dell' Italia al progetto. "Se fosse vera questa tesi, ogni grande nazione dovrebbe gestire un porto o la ferrovia nei Paesi con cui commercia - prosegue Merlo - Non si capisce per quale motivo l' unica condizione per incrementare i traffici con la Cina dovrebbe essere quella di cedere pezzi di sovranità del nostro Paese". "Regole comuni, libero scambio, accordi doganali, reciprocità, lotta alla contraffazione, infrastrutture adequate: questo dovrebbe favorire gli scambi indipendente da chi gestisce le infrastrutture - aggiunge il presidente di Federlogistica è Paradossale che mentre l' Italia rischia di perdere quelle europee per la Tav, cerchi risorse dalla Cina per altre opere, ed è altrettanto assurdo che, mentre l' Unione europea sta mettendo in discussione l' assetto della portualità italiana rispetto al complesso tema dei aiuti di Stato, si impedisca a una nazione di investire nelle proprie infrastrutture consentendo invece di farlo a un' altra nazione. Se si completasse il disegno di Pechino, nell' arco di 10-15 anni si rischierebbe di veder dipendere da un unico Paese il 70% delle principali infrastrutture strategiche mondiali". "L' Italia dovrebbe evitare di perseverare in una discussione politica provinciale, e iniziare a porsi seri interrogativi. Negli



ultimi giorni questo è ciò che sta succedendo. Speriamo - conclude Merlo - che gli atti del governo ne tengano conto".



Messaggero Marittimo

Focus

Conte dice sì alla Via della seta

Redazione

ROMA Al termine del vertice a Palazzo Chigi, il premier Giuseppe Conte ha annunciato la decisione di andare avanti senza modifiche sulla Via della seta. Dei 13 Paesi che hanno sottoscritto il memorandum con la Cina, l'Italia è l'unico che richiama diffusamente principi e regole europee, ha detto Conte. Sottoscrivendo il Mou non mettiamo a repentaglio nessun asset strategico, ha precisato. Dunque, il vertice tra il premier, i vicepremier Luigi Di Maio e Matteo Salvini, il ministro dell'Economia Giovanni Tria e quello degli Esteri, Enzo Moavero Milanesi ha dato il via libera al testo già sostenuto dai pentastellati e criticato invece da Salvini. Si firma il memorandum ovviamente che è un accordo quadro non vincolante, non è accordo internazionale e sarebbe stato anche un po' eccentrico non partecipare a questo progetto infrastrutturale che richiama la Via della seta, ha detto Conte. L'Italia è un approdo naturale, storico e si ripropone anche adesso una grande opportunità per riequilibrare la bilancia commerciale con la Cina. Vogliamo potenziare il nostro export, non ci impegniamo a nulla con questo accordo quadro, è un'intesa programmatica che poi sarà di volta in volta arricchita dalla sottoscrizione di singoli accordi che andranno valutati uno per uno. Al termine del vertice, Luigi Di Maio ha parlato di vittoria del Made in Italy. Oggi con la Belt and Road Initiative l'Italia ha deciso di essere più sovrana. Non è un'intesa politica con la Cina, ma un'opportunità commerciale, gli Usa restano infatti il nostro principale alleato e la Nato la nostra casa naturale. Da parte della Lega, invece, arriva un invito a svolgere opportune verifiche su telecomunicazioni e porti. È fondamentale aiutare le aziende italiane a crescere ed esportare all'estero, per raggiungere i numeri di Francia e Germania, e per questo ringraziamo per il grande lavoro fatto da Conte, Di Maio e Geraci. Ovviamente la sicurezza nazionale viene prima di tutto e quindi su alcuni settori strategici (telecomunicazioni,energia, porti e infrastrutture) stiamo facendo tutte le verifiche e le valutazioni necessarie: prima viene la sicurezza degli Italiani, poi l'interesse economico.



Port News

Focus

Sulla Via della Seta l'Italia non remi contro

di Marco Casale

«Sono sbalordito dalla approssimazione con qui in queste settimane si sta parlando della Via della Seta, e capisco ancor meno chi paventa il rischio di una possibile occupazione dei porti italiani da parte dei cinesi». A parlare è Augusto Cosulich, numero uno dell'agenzia marittima Fratelli Cosulich, gruppo leader in Italia per i servizi allo shipping. con oltre mille dipendenti e un fatturato complessivo che sfiora il miliardo di euro. Il manager ammette di non avere in simpatia chi parla troppo liberamente di argomenti che non conosce («io, per esempio non mi sognerei mai di affrontare la questione TAV, in Italia ci sono troppi sedicenti esperti»). Lui, invece, i cinesi li conosce eccome. E li frequenta assiduamente, essendo da trent'anni rappresentante in Italia della compagnia Cosco: «Sa quanto varrebbe la Belt and Road Initiative per la nostra logistica? Un milione di contenitori». Tanti ne potrebbero arrivare dal Far East: container carichi di merce che transiterebbero da Genova per raggiungere i mercati del Nord Europa. Ma si tratta di «una opportunità che potremo cogliere solo se sapremo ridurre i costi del trasporto terrestre. E per farlo dobbiamo efficientare le infrastrutture e le reti viarie». L'agente marittimo genovese ha prodotto a tal riguardo uno studio dove confronta il costo del trasferimento di un container da Hong Kong all'Europa prendendo come punti di riferimento Rotterdam e Genova: «Mentre le tariffe del nolo marittimo per trasportare via mare il contenitore sono più o meno simili, sulla tratta terrestre risulta più conveniente passare da Rotterdam che non da Genova». 400 euro. Tanto costa muovere un container lungo la tratta ferroviaria che collega lo scalo portuale olandese a Stoccarda. Sul porto della Lanterna c'è invece uno svantaggio competitivo di 200 euro (ci vogliono 600 euro anche perché manca un collegamento diretto). Insomma, Rotterdam rimane imbattibile per destinazioni come Stoccarda o anche Basilea: «I nostri porti continuano a essere troppo cari, il Governo italiano dovrebbe incentivare di più il trasporto ferroviario. Allo stato attuale, non siamo competitivi». Il problema è che i cinesi non rimarranno ancora per molto tempo alla finestra: «Avete visto che cosa ha fatto Pechino con il porto greco del Pireo? Ha acquisito, a caro prezzo, le quote di maggioranza della locale Autorità Portuale e ha portato uno scalo che dieci anni fa movimentava appena 600mila TEU ad arrivare a oltre 5 milioni». Per Cosulich sono investimenti di cui hanno beneficiato sia il Governo ellenico che tutte le aziende greche. «Magari potessimo importare il modello Pireo anche in Italia! Ma da noi è impensabile vendere un porto, anche perché il mercato è troppo spezzettato». Per il manager genovese l'allarmismo sulla Cina è comunque una cosa insensata. Il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, per esempio, ha recentemente affermato che l'Italia corre il rischio di consegnare i porti a Pechino: «Secondo me non sa quel che dice. Le società cinesi stanno investendo fior di miliardi in Italia, lo hanno fatto con Vado Ligure e con Ansaldo Energia, raggiungendo in entrambi i casi risultati eccellenti. Mi auguro continuino a credere nelle potenzialità di sviluppo del nostro Paese». Adesso hanno tutti paura dell'alleanza tra il porto di Genova e la China Communication Construction Company (Cccc): «Il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, fa bene a studiare possibili collaborazioni con questo colosso. Non capisco tutta questa preoccupazione: non è che il giorno dopo arrivano a Genova due mila cinesi per ricostruire il Ponte Morandi». Certo, ai cinesi non mancano risorse ed energie, mentre quel che manca al nostro Paese è una vision sulla portualità italiana: «Noto che lo sviluppo della Via della Seta è delegato alle iniziative delle singole Autorità di Sistema Portuale, occorrerebbe invece che i porti lavorassero in sinergia, sviluppando una visione di insieme». Cosulich pensa ad Assoporti; «Auspico che sotto la nuova Presidenza di Daniele Rossi si migliori ancora di più la collaborazione e il lavoro di team che deve esistere fra tutti i porti italiani». In fondo, la Germania e la Svizzera sono aree di mercato contendibili, ma per il manager è arrivato il momento di agire. «Genova e Trieste possono giocare guesta partita non solo da titolari, ma anche da protagonisti. Dobbiamo però andare oltre il vuoto delle parole di questi giorni».



Corriere della Sera

Focus

Italia-Cina, la Lega attacca: non siamo stati coinvolti Conte: tutelati i settori chiave

«Rafforzeremo la golden power». Tensione anche sugli F35

Alessandro Trocino

ROMA L' Italia firmerà il memorandum con la Cina in occasione della visita del presidente Xi Jinping, la prossima settimana. Un via libera arrivato alla fine del vertice governativo che si è tenuto a Palazzo Chigi e che però non ha dissipato tutte le diffidenze della Lega.

Sul piatto della bilancia, da una parte la necessità di non perdere affari e rapporti commerciali importanti e, dall' altra parte, la necessità di tutelarsi di fronte al rischio di perdere il controllo di asset strategici nazionali. Salvini nel vertice avrebbe posto il problema del «metodo M5S», lamentando la «mancata condivisione» del dossier Italia-Cina, pratica che sarebbe già avvenuta in passato. E avrebbe avviato verifiche su settori strategici, come energia, tlc e porti.

L' ennesimo scontro sottotraccia, uno dei tanti destinati a crescere man mano che ci si avvicina alle Europee. Le critiche più forti sono state superate grazie al rafforzamento della «golden power» (che salvaguarda gli interessi strategici) e al richiamo al «rispetto delle regole europee», che è stato ricordato dallo stesso premier Giuseppe Conte. Che ha scritto: «L' Italia firmerà il memorandum d' intesa commerciale con la Cina nell' ambito di una cornice di vincoli, obiettivi e modalità di connettività euro-asiatica definiti dall' iniziativa Belt and Road».

Il premier ha rassicurato: «Il Memorandum darà nuovo impulso all' economia del Paese senza tralasciare la tutela degli asset strategici, che non saranno interessati dal memorandum: è anzi nostro obiettivo rafforzare la Golden Power per dare maggior peso e forza agli interessi nazionali». Aggiunge in una nota Luigi Di Maio: «Ho letto che gli Usa



sono preoccupati, ma non ne hanno ragione perché restano il nostro principale alleato. Ho apprezzato a suo tempo Trump quando ha detto America First. Adesso io dico Italia first». Ovvero, prima l' Italia.

Diversificate le posizioni dell' opposizione. Per Giovanni Toti, Forza Italia, «non dobbiamo regalare nulla», ma neanche demonizzare». Silvio Berlusconi, invece, spiega che «la Cina dovrebbe fare paura a tutti». Carlo Calenda parla di «dilettantismo incredibile» e Romano Prodi sostiene che «l' Italia deve svegliarsi».

Ma c' è un altro tema, che provoca screzi tra gli alleati, ed è quello dell' acquisto degli F35 (i caccia). Salvini attacca: «Sulla difesa l' Italia non può restare indietro. Anche perché se non lo fa l' Italia, lo fanno Inghilterra e Francia». M5S frena: «Ho sentito dire che se non ci muoviamo - dice Di Maio - Francia e Germania ci superano gli acquisti. Ma non ne hanno comprato neanche uno». E a Salvini arriva anche l' irritazione del ministero della Difesa (dove c' è Elisabetta Trenta, M5S), che fa sapere: «Il dossier è in mano al premier Conte. Chiediamo rispetto dei ruoli e meno confusione».



II Sole 24 Ore

Focus

«Cina, nessuno strappo con Usa e Ue»

Gerardo Pelosi

«Per l' Italia, il processo d' integrazione europea, la Nato e più in particolare, l' alleanza e l' amicizia leale con gli Usa restano punti di riferimento imprescindibili.

La firma di un "memorandum of understanding" con la Cina non modifica questi orientamenti di fondo, tanto più che non è giuridicamente vincolante».

Lo assicura il ministro degli Esteri Enzo Moavero Milanesi in un' intervista al Sole 24 Ore, dopo aver preso parte al vertice a Palazzo Chigi con il premier Conte. Continua a pagina 4 Il ministro degli Esteri, Enzo Moavero è appena reduce dal vertice a Palazzo Chigi con il premier Giuseppe Conte convocato per «fissare i parametri base dei rapporti economici con Pechino e creare un sistema di attento monitoraggio sul rispetto dei paletti posti ai contenuti del Memorandum preannunciato dal premier». Moavero si accinge a rappresentare l' Italia, lunedì alla riunione mensile dei ministri degli Esteri Ue e alla riunione ministeriale della Nato, di inizio aprile a

Washington. Inoltre, la settimana prossima, sarà a Bruxelles, insieme al presidente Conte, al Vertice Ue fra i capi di governo, dove si discuterà di Brexit, disinformazione, summit di aprile fra Ue e Cina, futuro dell' Europa (dalla crescita economica, alle elezio

ni europee). Prima il Tap, poi il mega-radar Muos, gli F35 e ora il 5G della cinese Huawei. Ieri ha incontrato l' ambasciatore americano: sta cambiando davvero qualcosa, e cosa, nei rapporti tra Italia e



Stati Uniti? L' Alleanza atlantica è un punto di riferimento essenziale, che considero irrinunciabile per la politica estera italiana. I rapporti tra Italia e Stati Uniti vanno inquadrati nella solidità di un' alleanza forte, corroborata nel tempo. Anche il nostro impegno nella Nato resta convinto e leale. Rispetto alla nuova tecnologia, detta 5G, è naturale porsi una questione di sicurezza nazionale, viste le sue potenzialità; si tratta di preoccupazioni condivise nel Governo. Il corretto flusso e la riservatezza dei dati in rete vanno garantiti sempre, è un dovere verso tutti i cittadini e una priorità p

er lo Stato. Lunedì prossimo tutti i ministri degli Esteri Ue incontreranno il collega cinese a Bruxelles e poi, giovedì sera, nella cena dei capi di Stato e di Governo si affronteranno i rapporti tra Europa e Cina. Verrà discusso il Mou Italia-Cina? Non è il tema all' ordine

del giorno. La prevista discussione riguarda la preparazione del vertice ad hoc tra Ue e Cina, del 9 aprile prossimo. Il focus è sull' insieme degli articolati rapporti fra Unione europea e Cina. Con riguardo, poi, alle relazioni bilaterali fra i vari Stati membri Ue e la Cina, va tenuto presente che paesi come Francia, Germania e Regno Unito sono stati, in passato, molto attivi. Noi abbiamo, per esempio, ampi margini di miglioramento della presenza di nostri prodotti sui mercati cinesi, perché siamo oggettivamente più indietro nell' interscambio

con Pechino. Sempre giovedì prossimo sul tavolo i capi di Stato e di Governo si troveranno il dossier Brexit. Per quanto tempo l' Ue sarà

ancora a 28? È quasi un rebus. Una vicenda che sta riservando grande suspense quasi come nei film di Hitchcock, per restare in clima inglese. La sequenza di voti alla Camera dei Comuni mostra un quadro ancora in via di definizione. Si sono pronunciati negativamente sia sull' accordo di recesso negoziato dal governo del Regno Unito per il "divorzio" da Bruxelles, sia sull' eventualità di un' uscita "senza accordo". Poi ci sono stati altri voti: si è detto no a una richiesta di proroga per permettere il ricorso a un nuovo referendum; si è votato sì a una proroga breve, fino al 30 giugno, ipotizzando che mercoledì 20, alla vigilia del Consiglio europeo, si voti infine a favore dell' attuale accordo di recesso, sinora più volte respinto. Se questo avviene, si dovrà esprimere il Consiglio a 27 (senza la signora May), all' unanimità. Un percorso ancora irto di

complessità. Quale impatto ci sarebbe sulle prossime elezi



oni europee? Se si fissa la proroga breve del recesso al 30 giugno, i britannici non voteranno perché il Parlamento si insedia formalmente il 1 luglio. Altrimenti, le ipotesi sono due: o l' uscita senza accordo a fine marzo (e quindi nessun voto alle europee) oppure una proroga, di durata da definire, oltre il 30 giugno: in quest' ultimo caso, si voterà anche nel Regno Unito per eleggere i parlamentari europei. Se invece c' è l' uscita, è previsto di ripartire alcuni dei seggi che spettano ai britannici fra gli altri Stati membri Ue in funzione della loro popolazione. Il totale dei seggi passerebbe dagli attuali 751 a 705 e per esempio, all' Italia ne spetterebbero 3 in più (d

a 73 va 76). Al di là di questo quali sono le novità di ques

te elezioni? Penso ci sia, per la prima volta, un confronto aperto e variegato fra visioni diverse sul futuro dell' Europa: da una parte quella tradizionalmente integrazionista, in prospettiva federalista, e dall' altra quella più sovranista. Inoltre, sempre per la prima volta, assistiamo a un dibattito politico, vivace, perfino ruvido, che travalica i confini degli Stati con dibattiti e scontri tra leader di Pa

esi diversi. Si allude al caso Macro

n - Di Maio? Non solo. Dobbiamo abituarci a guardare con occhi diversi i rapporti transnazionali in seno alla Ue. Da sempre fra gli Stati membri c' è una miscela di cooperazione e competizione. Le economie sono fortemente interdipendenti e gli interessi nazionali convivono con quello gener

ale europeo. Resta il fatto che rispetto al lavoro fatto da Monti, Letta, Renzi e Gentiloni il governo giallo- verde ha inibito all' Italia la possibilità di partecipare al direttorio fra

nco-tedesco. Una delle novità degli ultimissimi anni nella vita dell' Ue è la presenza, accanto a formati tradizionali (come l' intesa franco-tedesca), di svariati altri gruppi di Paesi come quelli di Visegrad o gli Anseatici del Nord oppure Euromed fra i Mediterranei. Geometrie variabili, per così dire, 'gruppettare', che rendono l' Europa più simile a un arcipelago. Difficile allora parlare di isolamento di questo o quel Paese: tutti sono più "isole" rispetto alla situazione di qual

che anno fa. Nessun isolamento dell' Italia neppure s

ui migranti? Noi insistiamo, direi proprio con ragione, su una maggiore responsabilità e solidarietà condivisa. L' Italia ha il merito di porre schiettamente il problema nella sua complessità dall' azione nei paesi d' origine dei migranti, alla lotta ai trafficanti di esseri umani, fino alla questione dell' accoglienza e dei rimpatri. Ogni onere va distribuito equamente tra tutti gli Stati memb

ri dell' Ue. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Stampa

Focus

L' Italia nel mezzo di uno scontro geopolitico. L' unica uscita per evitare la firma è una telefonata di Trump a Conte

Via della seta, ok al memorandum Ma Salvini teme la reazione Usa

CARLO BERTINI AMEDEO LA MATTINA

Alla fine il Memorandum con la Cina verrà firmato ma ieri al vertice a Palazzo Chigi sono volate scintille. Matteo Salvini ha cercato di convincere Giuseppe Conte e Luigi Di Maio che sottoscrivere l' accordo con Pechino sarebbe un errore perché è uno schiaffo agli Strati Uniti. Ha lamentato di essere rimasto all' oscuro dei contenuti perché è stato gestito dal ministro per lo Sviluppo economico.

Il leader 5 Stelle ha negato che ciò sia avvenuto: «Matteo, non è vero, tutto è stato fatto e seguito passo passo dal tuo sottosegretario Geraci. È lui che doveva informarti di quello che stavamo facendo, non puoi gettare la colpa su di me». Il punto, per il capo della Lega, è un altro: le conseguenze che l' Italia potrebbe subire da una rottura con Washington. E l' ambasciatore americano a Roma Lewis Eisemberger è stato chiaro negli incontri avuti in questi giorni con il Giancarlo Giorgetti, il sottosegretario agli Esteri Guglielmo Picchi, fino a quello di ieri mattina con il responsabile della Farnesina Enzo Moavero Milanesi. Non è tanto il contenuto del Memorandum ad irritare gli americani. Il disappunto nasce dal fatto che un Paese del G7 come l' Italia, considerato fino da Washington come il miglior alleato in Europa, firmi un' intesa con Xi Jinping, l' avversario di Donald Trump, nel bel mezzo della più importante trattativa della storia sul commercio mondiale. Verrebbe meno la «solidarietà» tra le due sponde dell' Atlantico.

La vicenda assume connotati molto più pesanti perché l' Italia finisce in mezzo al grande risiko che Usa e Cina stanno combattendo. Quali

Ladie and mezzy du are system geografices. Livrice such gave reviews left med van beforesten de floure yet commented and the commented and

possano essere le conseguenze per il nostro Paese? Tra i leghisti il timore è che gli Stati Uniti ce la facciano pagare, che le agenzie di rating, finora benevole nei nostri confronti, diventino impietose sui nostri conti pubblici, che i fondi di investimento americani non comprino più i nostri titoli di Stato, anzi comincino a venderli, portando lo spread alle stelle. L' unica possibilità che il Memorandum non venga firmato è un intervento diretto del presidente Trump, una telefonata al nostro premier Conte. Quindi nei prossimi giorni, prima che Xi Jinping arrivi a Roma, può succedere di tutto. Per il momento, però, si va avanti come deciso a Palazzo Chigi.

Appena finito il vertice, il premier ha varcato il portone di Palazzo Chigi e in Piazza Colonna ha detto ai giornalisti con grande soddisfazione che il Memorandum con la Cina verrà firmato senza modifiche. «Non mettiamo a repentaglio nessun asset strategico, è un accordo non vincolante», rassicura.

Conte conferma il rafforzamento della «golden power» per difendere gli interessi nazionali contro azioni predatorie sulle nostre infrastrutture, su porti e telecomunicazioni. Dopodiché avanti tutta con gli accordi commerciali con il Dragone che dovrebbe aprirci il loro mercato, incrementare le magre esportazioni italiane, se comparate a quelle della Germania e della Francia, facendo la felicità delle imprese italiane, ma anche del capo dei 5 Stelle. Sarà il ministro per lo Sviluppo economico che infatti firmerà il Memorandum e gli accordi commerciali quando alla fine di questo mese arriverà a Roma il presiedente cinese Xi Jimping. «E' un Memorandum - dice Di Maio - che permetterà alle nostre imprese di esportare più made in Italy anche in Cina. Gli Usa non devono preoccuparsi perché restano il nostro principale alleato. Ho apprezzato Trump quando ha detto "America first" e adesso io dico "Italia first"».

Fonti di Palazzo Chigi in serata fanno sapere non c' è stato alcuno sfogo del ministro dell' Interno al vertice: anche perché «il dossier Cina è stato costantemente seguito anche dal sottosegretario leghista Geraci». I 5 Stelle insinuano che Salvini stia facendo gli interessi degli Stati Uniti. «Bisogna capire - dicono fonti vicine a Di Maio - se ci sono effettivamente problemi per la sicurezza o se si tende a scoraggiare questa intesa perché così facendo gli americani ci rimetterebbero.

Noi dobbiamo guardare al nostro interesse senza farci spaventare da allarmismi interessati: si fanno approfondimenti,



poi se non ci conviene vediamo. Ma non ci facciamo dettare dagli Usa la linea degli accordi commerciali». I grillini inoltre sostengono che la Lega è spaccata: Michele Geraci e Armando Siri spingerebbero per fare l' accordo con i cinesi, Giorgetti dopo il suo viaggio negli States è tornato «istruito a dovere», Salvini è in difficoltà, ma si renderebbe conto che abbiamo tutto da guadagnare.

In tutto questo il Financial Times scrive che l' Italia sta valutando la possibilità di avere prestiti dalla Banca asiatica per gli investimenti sulle infrastrutture, che è lo strumento finanziario che la Cina usa per costruire la nuova Via della Seta. Un altro dito nell' occhio agli Stati Uniti.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

