



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 17 marzo 2019**



Prime Pagine

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

Trieste

17/03/2019	Avvenire Pagina 5	<i>AGOSTINO GIOVAGNOLI</i>	21
	LA CINA E NOI: NODI RELATIVI E UN PROBLEMA AUTENTICO		
17/03/2019	Il Giornale Di Vicenza Pagina 10	<i>MARINO SMIDERLE</i>	23
	LA VIA DELLA SETA SPINGERÀ LA CINA IN CIMA AL MONDO		
17/03/2019	Il Piccolo Pagina 6		25
	Generali: «I cinesi nel porto di Trieste? Rispettino le regole e sono i benvenuti»		
17/03/2019	Il Piccolo Pagina 6		26
	Il sì degli operatori triestini: «Storica chance di sviluppo»		
17/03/2019	Il Piccolo Pagina 19		27
	Porto, infondati i timori di colonizzazione cinese		
16/03/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i>	29
	Trieste, firma di due memorandum of understanding		

16/03/2019	La Gazzetta Marittima		30
<hr/>			
17/03/2019	Il Gazzettino (ed. Pordenone)	Pagina 41	31
	Sequals - Gemona, progetto bocciato da Legambiente	LORENZO PADOVAN	
<hr/>			

Venezia

17/03/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	32
	La Via della Seta convince le imprese «Il business del futuro è con i cinesi»	Gianni Favero	
<hr/>			
17/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 14	33
	La Via della seta incassa il sì di Confindustria e Porto		
<hr/>			
17/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15	34
	Cgia: il gap infrastrutture ci costa 40 miliardi		
<hr/>			
17/03/2019	Il Gazzettino	Pagina 16	35
	Cgia, il gap infrastrutturale ci costa 80 miliardi l' anno		
<hr/>			
17/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17	36
	I traffici marittimi e i conflitti del passato		
<hr/>			

Genova, Voltri

17/03/2019	La Repubblica	Pagina 11	37
	"I nostri porti non finiranno a Pechino"	MASSIMO MINELLA	
<hr/>			
17/03/2019	Il Secolo XIX	Pagina 20	38
	Risarcimenti ai Tir, allarme su tempi e fondi a disposizione		
<hr/>			
17/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	39
	L' assessore Campora "Su risparmio energetico e mezzi ecologici stiamo correndo ai ripari"		
<hr/>			
17/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	40
	Tira una brutta aria l' analisi Legambiente punisce Genova	STEFANO ORIGONE	
<hr/>			
17/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	42
	Monsignor Molinari 'Genova rilancia l' industria e il porto se smette di dividersi su tutto'	MASSIMO MINELLA	
<hr/>			

Livorno

17/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 42	44
	«Il nostro impegno per aiutare Livorno»		
<hr/>			
17/03/2019	La Repubblica (ed. Firenze)	Pagina 4	45
	Rifiuti in mare l' Europa adotta il modello Toscana		
<hr/>			
16/03/2019	La Gazzetta Marittima		46
	Darsena Nuova di Livorno parte guerra alle barchette		
<hr/>			
16/03/2019	La Gazzetta Marittima		47
	Verna incontra l'ammiraglio Tarzia		
<hr/>			
16/03/2019	La Gazzetta Marittima		48
	Caso Livorno il lavoro e le incertezze		
<hr/>			
16/03/2019	La Gazzetta Marittima		49
	Segni più per quasi tutti gli indicatori di traffico		
<hr/>			
16/03/2019	La Gazzetta Marittima		50
	Gabriele Gargiulo segretario ff. a palazzo Rosciano		
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

17/03/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 24	51
	«La città è pronta all' accoglienza, le navi da crociera sono un' occasione»		
<hr/>			
17/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 35	52
	Ormezzi abusivi, maxi sequestro		
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/03/2019	Ancona Today		53
<hr/>			
16/03/2019	Ansa		54
<hr/>			
17/03/2019	Corriere Adriatico	Pagina 12	55
<hr/>			
17/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 37	56
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/03/2019	Avvenire (Diocesane)	Pagina 41	57
<hr/>			

Napoli

17/03/2019	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 1	58
<hr/>			
17/03/2019	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 12	59
<hr/>			
16/03/2019	Il Nautilus		60
<hr/>			
16/03/2019	La Gazzetta Marittima		61
<hr/>			

Salerno

17/03/2019	Cronache di Salerno	Pagina 5	62
<hr/>			
17/03/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 31	63
<hr/>			
17/03/2019	Il Roma	Pagina 9	64
<hr/>			
16/03/2019	Otto Pagine		65
<hr/>			
16/03/2019	Salerno Today		66
<hr/>			

Bari

17/03/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 5	67
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

17/03/2019	La Nuova Sardegna	Pagina 33		GAVINO MASIA	68
<hr/>					

Cagliari

16/03/2019	Ansa		69
<hr/>			

16/03/2019 **Il Nautilus**
Dal 18 marzo via ai lavori di demolizione dei vasconi a Su Siccu 70

16/03/2019 **La Gazzetta Marittima**
Porto Canale di Cagliari report della crisi di traffici 71

Messina, Milazzo, Tremestieri

15/03/2019 **Avvisatore marittimo** Pagina 5
AdSp dello Stretto in cerca di un presidente 72

Augusta

17/03/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 40
«Servizi a rischio al porto di Augusta» 73

Palermo, Termini Imerese

17/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 13
Anche Palermo entra nella Via della Seta 74

17/03/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 3
Chi ha davvero paura della Cina? 75

17/03/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 7
Torna in mare la nave dell' ong Mediterranea 77

16/03/2019 **Primo Magazine** *maurizio de cesare*
Economia del Mare - Palermo, 21marzo 2019 78

Trapani

15/03/2019 **Avvisatore marittimo** Pagina 7
Il porto di Trapani cambierà volto Pronto a maggio il nuovo terminal 79

Focus

17/03/2019 **La Repubblica** Pagina 11 *CARMELO LOPAPA, MATTEO PUCCIARELLI*
Il pressing degli Usa su Salvini "No all' accordo con la Cina" 81

16/03/2019 **La Gazzetta Marittima**
Massima prudenza con la Cina 82

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

CLARKS ORIGINALS

THE ORIGINALS BEEF BOOT SINCE 1825
Distributore da Ansh & Co. Ita.



**Il 23 marzo compie 100 anni
Ferlinghetti: io mai Beat
Il più grande? Pasolini**
di Massimo Gaggi
alle pagine 32 e 33



Casellati
«Allarme clima,
la politica non può
stare a guardare»
di Dino Martirano
alle pagine 12 e 13

CLARKS ORIGINALS

THE ORIGINALS BEEF BOOT SINCE 1825
Distributore da Ansh & Co. Ita.

Voto e leggi in Italia

GIOVANI SENZA POTERE

di Ferruccio de Bortoli

Abbiamo tutti negli occhi i volti dei ragazzi che venerdì scorso hanno manifestato per difendere l'ambiente nel quale viviamo. Alcune delle risposte alle loro giuste preoccupazioni non potranno che venire dall'Europa. Nessuno si illude che un Paese possa fare da solo in una materia, il clima, così drammaticamente complessa. A fine maggio si andrà al voto in 27 nazioni europee. Forse anche nel Regno Unito ma è un'altra storia. La Brexit, ricordiamo, è stata più una scelta degli anziani. Mentre cartelli e striscioni vengono riposti, la domanda che tutti dovremmo porci — se avessimo un po' più di rispetto per le prossime generazioni — è una sola. Quanto giovane sarà il nostro voto europeo? Le istanze di quei meravigliosi ragazzi saranno ascoltate e, soprattutto, rappresentate? L'età minima per votare è 18 anni in quasi tutti i Paesi membri dell'Ue, Italia compresa. Ma c'è chi l'ha abbassata a 16 (gli anni di Greta Thunberg) come l'Austria. Il tema dell'elettorato attivo e passivo è, in molte parti d'Europa, un argomento d'attualità. Da noi no. L'età minima per essere eletti a Strasburgo è 18 anni, in alcuni casi 21. Indovinate però quali sono i Paesi con il limite più elevato per l'elettorato passivo? Italia e Grecia, tanto per cambiare insieme, con 25 anni. Ad Atene però votano i diciassetenni. Insomma, tra i tanti primati negativi, siamo anche i più disattenti ai diritti politici dei giovani. Con un paradosso.

continua a pagina 26

Il sabato dei gilet gialli Il ministro: «Sono assassini»



Barricate, incendi, vetrine infrante: le strade di Parigi dopo la guerriglia dei gilet gialli

Roghi, feriti: guerriglia a Parigi

di Stefano Montefiori

Parigi ostaggio dei gilet gialli. Il diciottesimo sabato di proteste lascia segni pesanti sulla capitale francese. I manifestanti hanno devastato gli Champs Elysées. Bruciati negozi e ristoranti di lusso. Attaccato anche l'Arco di Trionfo. Il ministro Castaner: «Sono assassini».

alle pagine 2 e 3

La mossa di Tria: sconti e incentivi per la crescita

Un decreto per tentare di evitare la manovra bis Riscatto della laurea e Quota 100: ecco le novità

di Mario Sensi e Lorenzo Salvia

Piano del ministro dell'Economia Giovanni Tria per rilanciare gli investimenti. Previsti sconti e incentivi per la crescita. Non ci sarà una manovra «bls», nonostante il peggioramento della congiuntura, ma un'azione articolata di rilancio «concordata a livello di governo e unitaria» spiegano al ministero di via XX Settembre. Tra le novità via il tetto per far valere gli anni dell'università. E pescando eventuali residui di spesa dai «fondoni» di Quota 100 e Reddito di cittadinanza, che difficilmente verranno esauriti quest'anno. a pagina 8

GIANNELLI



ZINGARETTI

Nuova Zelanda, i racconti Il killer e i viaggi nei Balcani «Io ero a terra, lui sparava Ho salvato un ragazzino»

di Daniele Sparisci



Mohammad, 25 anni, a terra nella moschea di Linwood

IL DIRITTITO

I suprematisti non solitari

di Goffredo Buccini

Da vero c'è estremista ed estremista? Temiamo (giustamente) i jihadisti, ma possiamo derubricare i suprematisti a nostalgici che ogni 20 aprile si sbronzano di birra per il compleanno di Hitler? Il massacro di fedeli musulmani in Nuova Zelanda scava solchi nella politica di casa nostra.

continua a pagina 26

È ro a terra, sdraiato sul pavimento. Lui sparava a raffica. Avevo il telefonino e con quello davo indicazioni al soccorritore». Così Mohammad, 25 anni, si è salvato da Brenton. da pagina 4 a pagina 6 **Olimpio**

PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

I FIGLI E QUEL SOGNO DI UN MONDO MIGLIORE

Come tutti i padri, anche Claudio Borghi è molto orgoglioso dei suoi figli, Livia (16 anni) e Flavio (15). Il presidente della commissione Bilancio della Camera, profeta di sventura dell'euro, ci regala su Twitter quadretti di vita familiare: «Vedo mio figlio uscire con la cartella e gli faccio: "Oggi non vai a fare la manifestazione?" Lui mi guarda da sopra gli occhiali con mezzo sorriso "E certo... andiamo in piazza così scende la temperatura. Ma ti rendi conto? No gra-



Borghi Però, ancora una volta, l'idolatra si rivela peggio degli idoli

zie vado a scuola". Idolo». L'idolo Flavio, a 10 anni gli diceva: «Papà, sono triste. In classe sono l'unico a essere contro l'euro».

C'è anche Livia, che venerdì è scesa in piazza: «Anche mia figlia è appena tornata senza cartella, ha manifestato e mi ha detto: "Ehi papà, lo so benissimo che è tutta una montatura mediatica ma se i giovani dimostrano di avere a cuore l'ambiente male non fa". Ok». Si può essere euroscettici, si può anche manifestare insolve-

renza nei confronti della retorica ingenua sull'allarme climatico (leggere «La crociata dei bambini» di Marcel Schwob), ma se a 15, 16 anni non immagini di poter cambiare il mondo, di sognare un futuro, se non ti abbandoni agli slanci dell'adolescenza e pensi già al mezzo sorriso, alle montature mediche, ai complotti, beh forse stai buttando via gli anni dell'apprendistato. Però, ancora una volta, l'idolatra si rivela peggio dell'idolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA MORTE DELLA MODELLA



Giallo sui metalli nel sangue di Fadil

di Giuseppe Guastella e Simona Ravizza

Sono ancora un mistero i livelli di «veleni» nel sangue della modella Imane Fadil, morta all'Humanitas. alle pagine 18 e 19

Il nuovo romanzo di
GIUSEPPE DI PIAZZA

IL MOVENTE DELLA VITTIMA

HarperCollins IN TUTTE LE LIBRERIE

90317
9 771120 418008
Noni Italiane SpA - P.A.P. - DL 193/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, 1.001 Milano



11 feriti e guerriglia urbana a Parigi: 10 mila gilet gialli incendiano il 18° sabato di protesta consecutivo e stavolta Macron lascia fare: opportunismo elettorale



Domenica 17 marzo 2019 - Anno 11 - n° 75
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "C'era una volta la Sicilia"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SOLDI SPARITI Indagato assessore lombardo

Lega, indagine-bis su 1 milione girato dalla Lista Maroni

Con il trucco dell'associazione "civica", il Carroccio incassò i rimborsi dopo lo scandalo dei 49 milioni

La denuncia era arrivata dall'ex consigliere Marco Tizzoni. C'era un'associazione creata appositamente che dalla lista civica regionale serviva a drenare i fondi verso i conti del partito. Dentro c'era Calderoli

MILOSA A PAG. 2

CORTE DEI CONTI
Gentiloni e Alfano, come sperperare i nostri soldi: stesso viaggio, 2 aerei blu

OSSINO A PAG. 3

VERSO LE COMUNALI
Bergamo: Salvini candida il nemico Stucchi last minute e Gori non dispera

ZANCA A PAG. 8

IL GIALLO DI IMANE B. mente: "Mai vista"

La clinica: "Pm avvisati a 10 giorni dalla morte"

BARBACETTO A PAG. 4-5



LIBRO TESTAMENTO DELLA FADIL, IL PARTE
Dal Marocco ai lustrini alla miseria

SOMMI A PAG. 6

Tutte coincidenze

MARCO TRAVAGLIO

Avendo perso conoscenza da un pezzo, B. giura di non aver "mai conosciuto" Imane Fadil. Naturalmente, come tutto ciò che dice da quando si sveglia a quando si corica, non è vero niente: nel 2010 la ragazza marocchina fu sei volte ospite delle "cene eleganti" ad Arcore, si esibì nella danza del ventre, ricevette da lui un anello e una busta con 5 mila euro, ma rifiutò l'invito a fermarsi a dormire da lui; e lo incontrò altre due volte, in un ristorante milanese e in un'altra villa in Brianza. Ma il guaio peggiore non è che B. ha conosciuto Imane. È che lei ha conosciuto lui. E ha pure testimoniato contro. Se sia stata uccisa, da chi e perché, lo appareranno i giudici. Il cui prodest, una volta tanto, allontana i sospetti da B., che tutto poteva augurarsi fuorché il ritorno dei bungabunga sui giornali, che li avevano rimossi per riabilitarlo come leader moderato e argine al populismo. Non solo: daviva Imane poteva essere contestata al processo Ruby-ter da Ghedini & C.; da morta, i suoi verbali dinanzi ai pm valgono come prova inconfutabile. Ma i vari ambienti criminali, italiani e internazionali, che circondano B. autorizzano i soliti sospetti di eccessi di zelo, favori non richieste o messaggi ricattatori. Senza escludere la tragica coincidenza: l'ennesimo anello di disgrazie occorse a persone che hanno incrociato la strada di B. e si sono messe di traverso.

Negli anni 70 i proprietari terrieri di Segrate che non volevano vendere al costruttore di Milano 2 ricevevano visite di uomini armati e cambiavano idea. Il 21 maggio 1992 Paolo Borsellino parla con due giornalisti francesi di indagini sui rapporti fra B., Dell'Utri e lo "stalliere" Mangano: due giorni dopo muore ammazzato Falcone, due mesi dopo pure Borsellino. Nel '93 un giovane attivista di Ravenna, Gianfranco Mascia, lancia i comitati Boicotta Biscione (BoBi). Il primo avvertimento anonimo gli arriva sul telefonino: "Smettila di rompere i coglioni. Sei una testa di cane. Bastardo. Vi spacciamo il culo. Gruppo Silvio Forever". Il 24 febbraio 1994, a un mese dalle elezioni, Mascia viene aggredito da due uomini a volto scoperto che lo immobilizzano col filo di ferro, gli tappano la bocca con un tamponcino e lo violentano con una scopa. Il portavoce bolognese del BoBi, Filippo Boriani, consigliere comunale dei Verdi, riceve una busta con una lingua di vitello mozzata e un biglietto: "La prossima sarà la tua". Autunno '94: Edoardo Pizzotti, direttore Affari legali di Publitalia, viene licenziato in tronco dopo aver rifiutato di coprire i traffici di Dell'Utri & C. per inquisire le prove sulle false fatture del gruppo.

SEGUE A PAGINA 24

L'IMPERATORE ROSSO

Xi Jinping, nuovo Mao: ha nelle mani tutta la grandeur della Cina



In arrivo Xi Jinping in Italia dal 21 al 24 Arso

VALDAMBRINI A PAG. 16

RICICLATI Oggi si incorona Zingaretti. Che ha imbarcato quasi tutto l'Ancien Regime

Pd, l'armata degli Zingarenziani Delrio, Madia, Pinotti, Zanda&C.

L'assemblea dei democratici decreterà oggi il risultato delle primarie. E parte la corsa ad accreditarsi

MARRA A PAG. 10

I DELIRI SOVRANISTI DEI CATTOLEGHISTI

FURIO COLOMBO A PAG. 13

La cattiveria

Berlusconi: "Mai conosciuto Imane Fadil". Per dire quanto è grande il lettone di Putin

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

INTERVISTA al capogruppo M5S

Patuanelli: "Il Pd è fermo a Renzi, ma siamo pronti al dialogo sulla fine vita"



DE CAROLIS A PAG. 11

CON UNA SINISTRA COSÌ, SALVINI PUÒ DORMIRE SONNI TRANQUILLISSIMI

ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

NON SOLO TRUMP. DIFFIDATE DEL PRESIDENTE CHE SI FA POPOLO

MAURIZIO VIROLI A PAG. 19

CATENA FIORELLO



"Prima la chiusura con Rosario, poi la vita da scrittrice"

FERRUCCI A PAG. 20 - 21

EFFETTO "LAZZARO" Il dipinto nascosto sotto S. Caterina

Il quadro rifatto di Artemisia

ALEX CONNOR

Qualche anno fa ho scritto di un fenomeno che ho chiamato "effetto Lazzaro". Avendo fatto un gran numero di ricerche, ho scoperto molti esempi di quadri che sono stati usati come base per altri dipinti e che hanno rivelato solo centinaia di anni dopo l'impetosa e prematura tumulazione. Rembrandt, Goya, Ti-



ziano, Caravaggio e Artemisia Gentileschi: tutti hanno ridipinto qualche pezzetto dei loro stessi quadri. C'è persino un termine tecnico per indicare quest'abitudine, "pentimento". Il tempo ha fatto il resto, assottigliando la superficie del quadro e rendendo di nuovo visibile l'immagine sottostante.

A PAGINA 22

STELLE O METEORE?
MILLENNIUM
STELLE O METEORE?
In edicola a 3,90€



il Giornale



DOMENICA 17 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 65 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

CONTROCULTURA

L'epopea del 27 Aprile: la battaglia degli Alleati

Gnocchi e Sacchi alle pagine 23 e 24-25

I RAGAZZI AMBIENTALISTI

SE VIVETE BENE RINGRAZIATE LE GENERAZIONI CHE ACCUSATE

di Alessandro Sallusti

Dovrei sentirmi in colpa. Un milione di ragazzi si è mobilitato in tutto il mondo per dire che noi, generazione oggi classe dirigente, siamo degli incoscienti, se non mascazzoni, perché stiamo portando il pianeta alla rovina ambientale. Ci lanciano ultimatum, minacciano di mettere all'indice i loro padri e i loro nonni per crimini contro l'umanità.

Cari ragazzi, alla vostra età tutto è permesso, anche mentire e offendere. Però sappiate che basterebbe studiare un po' la storia per giungere alla conclusione opposta alla vostra, cioè che la mia generazione e quella dei nostri padri il mondo non lo ha distrutto, ma salvato, e non parlo ovviamente di me. Chi è venuto immediatamente prima di voi ha dovuto fare i conti, fra l'altro, con la cenere umana dei forni crematori di Auschwitz e quella disseminata nelle strade di Hiroshima, problemi un po' più drammatici delle bottigliette di plastica negli oceani per le quali tanto vi scaldate. Diciamo che, almeno fino ad ora, siamo stati bravi e abbiamo garantito - prima volta nella storia dell'umanità - settant'anni di pace tra le potenze e superpotenze del mondo.

Voi non esistete quando i vostri nonni hanno dovuto ricostruire da zero città distrutte. Ci sono riusciti, inquinando un po', è vero, ma non c'era altra strada per garantire un futuro a loro e, quindi, a noi figli e a voi nipoti. Non siamo stati stupidi (...)

segue a pagina 10

LA BIMBOCRAZIA DIVENTA L'ARMA FINALE ANTI-POPULISTI

di Nicola Porro

C'è qualcosa che non quadra nelle manifestazioni ambientaliste globali dei giorni scorsi. Tanti giovani uniti in piazza senza grandi bandiere di partito. Belle e giovani facce pulite, si sarebbe detto un tempo. Per una causa che in fondo tutti condividono: rispettare il nostro pianeta. Poi in Italia si mischia tutto a *Bella ciao*, e buonanotte. Ma il fenomeno ha una sua forza politica che non deve essere sottovalutata.

Piuttosto ci si deve chiedere dove vada. Sui media italiani c'è stata la veloce intuizione del nuovo direttore de *La Repubblica*, che l'ultima volta che ha sbagliato una battaglia riguardava forse una copertina di *Vanity Fair*, che sin da subito ha ballato sulle scorie del pianeta. E poi la geniale *Confindustria-Sole24 ore*, che fino a prova contraria dovrebbe rappresentare quelli che in qualche modo inquinano, ci regala un bel pezzo in cui denuncia l'economia dei consumi (quelli che gli imprenditori vorrebbero più sostenuti in Italia) e quella dell'usa e getta. Prima ancora arriva il neo segretario del Pd, Zingaretti, al quale Veltroni e Renzi hanno scippato tutto il Pantheon e che dedica la sua vittoria alla svedesina Greta. Ovviamente non poteva mancare il presidente della Repubblica Mattarella, sempre democristiano e pacato, ma per una volta preciso e tranchant: il mondo è sull'orlo del precipizio.

E allora bisogna solo seguirne i puntini, le briciole (...)

segue a pagina 10

LE ANALISI SUL CASO FADIL

Modella «avvelenata» I conti non tornano

«Metalli radioattivi trascurabili». Scontro coi pm

DOPO LA STRAGE «SUPREMATISTA»

Isis pronto alla vendetta E il Viminale alza l'allerta

Fausto Biloslavo e Gian Micalessin

alle pagine 12-13



GESTO SIMBOLICO Brenton Tarrant in tribunale

ALTRA GIORNATA DI PAURA: FERITI E 230 ARRESTI

I gilet gialli bruciano Parigi

Francesco De Remigis

a pagina 14

Cristina Bassi e Luca Fazzo

La concentrazione dei metalli radioattivi nel sangue di Imane Fadil era «trascurabile». Il centro antiveneni della clinica Maugeri di Pavia non condivide l'ipotesi di avvelenamento su cui la Procura di Milano ha aperto un'inchiesta per omicidio. L'idea del «mix di sostanze radioattive» già utilizzate dalle spie russe contro i dissidenti non sta in piedi. Per avere una risposta bisognerà attendere l'autopsia sul corpo della modella e testimone del processo Ruby. Si fa largo l'ipotesi di una intossicazione.

a pagina 9

COMPLOTTI SU CARTA

I giustizialisti a colpi di allusioni

di Giuseppe Marino

Un'arguta giornalista, per sedare l'ansia da onnipotenza della categoria, è solita ripetere che «non operiamo mica a cuore aperto». Secca dirlo, ma (...)

segue a pagina 9

TENSIONI FRA ALLEATI SULLA CINA

«Di Maio mi ha stufato» Ma Salvini non lo molla

Roberto Scafuri

«Sono stufo dei metodi grillini». Non usa mezze parole Matteo Salvini di fronte all'ennesimo rospo da ingoiare propinatogli dall'alleato Di Maio, ovvero l'accordo Roma-Pechino. Tuttavia, al di là delle parole, il vicepremier leghista non sembra proprio sul punto di spezzare la maggioranza. Intanto per l'arrivo di Xi Jinping a Roma sarà vietato protestare.

a pagina 3

Forte a pagina 2

DA GIOVEDÌ IN ITALIA

Arriva Xi Jinping Vietato protestare e fare domande

Tutto pronto (o quasi) per la visita in Italia del presidente cinese Xi Jinping. Alla stampa sarà vietato fare domande. E in piazza niente sit-in.

Borgia a pagina 2

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

Linea Maginot tra élite e persone

Se alcuni decenni fa mandavi una lettera ad Andreotti, anche un semplice biglietto d'auguri, ti rispondeva. E se un qualsiasi autore gli mandava il suo ultimo libro, spesso ai ringraziamenti aggiungeva qualche commento. Era il segno che l'élite era aperta, non escludeva a priori qualsiasi nuovo contributo. Ed io di questa apertura ho un piacevole ricordo personale. Avevo trent'anni, non mi conosceva nessuno, avevo pubblicato il mio libro *L'élite senza potere* e ne ho inviato una copia al *Corriere della Sera*. Pensate la mia meraviglia quando, pochi giorni dopo, vi ho trovato una recensione di Dino

Buzzati, uno scrittore famoso in tutto il mondo. D'altronde ricordo le conversazioni che da studente avevo a Pavia con il Rettore Plinio Fraccaro quando lo accompagnavo in università. D'altra parte ho fatto due volte il rettore d'università e ho sempre ricevuto gli studenti che chiedevano di incontrarmi personalmente. La mia porta era aperta. C'era allora una cultura del rapporto personale che oggi è scomparsa ed è subentrata quella degli addetti specializzati e della scheda. Se vuoi metterti in rapporto con un personaggio famoso non troverai mai da nessuna parte (...)

segue a pagina 7

CARENZE NELLA NORMATIVA ANTI-RICICLAGGIO

Bankitalia «ferma» Ing-Bank

di Cinzia Meoni

La Banca d'Italia «ferma» Ing Bank e impone alla succursale italiana di non aprire nuovi conti con la clientela. La misura è stata presa dopo un'ispezione che si è protratta da ottobre 2018 allo scorso 18 gennaio. Uno stop maturato in base alle risultanze dalle quali sono emerse carenze nel rispetto della normativa in materia di antiriciclaggio. «La clientela in essere continua il comunicato di di Bankitalia non viene toccata dal provvedimento e Ing Bank ha comunicato di essere già attivamente impegnata nel rafforzare il suo complessivo

sistema dei controlli antiriciclaggio. L'impegno a realizzare rapidamente un piano di rimedio per affrontare e rimuovere le carenze della succursale italiana consentirà alla Banca d'Italia di verificare che le debolezze sul fronte antiriciclaggio siano pienamente rimosse al fine di poter revocare il provvedimento». «In stretta collaborazione e accordo con Banca d'Italia, Ing Italia sospenderà le attività di acquisizione di nuovi clienti - ha reso noto la banca - durante il periodo necessario per approfondire i piani di miglioramento»

servizio a pagina 21

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carlino

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

immobildream

Non vende sogni ma solide realtà.



1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1956

IL GIORNO

DOMENICA 17 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 65 | ANNO 20 - Numero 75 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



IL FENOMENO: PISTOLE E SOCIAL NETWORK

Nascono a Milano le gang di zona

PALMA ■ A pagina 18



Un autoritratto su Instagram

LODI, IN UNA MEDIA Polizia in classe per sequestrare i telefonini ai cyberbulli

Servizi e commento di BRAMBILLA ■ Alle pagine 4 e 5



L'EDITORIALE

di SANDRO NERI

LE SIRENE DI PECHINO

È ATTESO per giovedì in Italia il presidente cinese Xi Jinping. Non sarà una visita diplomatica come le altre, ma l'occasione per firmare un memorandum d'intesa che prelude a una serie di accordi commerciali tra l'Italia e il Dragone. L'argomento non poteva non diventare occasione per l'ennesima aspra diatriba tra i due alleati di governo che anche su questo punto mostrano di avere posizioni diametralmente opposte. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il vicepremier Luigi Di Maio sembrano entusiasti di quest'avvicinamento con la Cina; la Lega, invece, frena. In ballo non ci sono soltanto partite commerciali, ma anche il controllo sui nostri dati collegati all'asta per il 5G - la nuova tecnologia per la connessione in Internet - sulla quale il colosso cinese Huawei sembra aver messo gli occhi.

[Segue a pagina 10]

Più facile il riscatto della laurea

Salta il tetto dei 45 anni. Così si andrà in pensione prima | MARIN ■ A pagina 21

GILET GIALLI ASSALTO AI NEGOZI, SVUOTATO BULGARI. BRUCIA UN PALAZZO: 11 FERITI



SERAFINI e VASSALLO ■ Alle pagine 2 e 3

Strage in moschea, il ghigno del killer

Nuova Zelanda In aula gesto suprematista. Mail alla premier prima del raid | FARRUGGIA ■ A pagina 17

GENTILONI PRESIDENTE Assemblea Pd, sfida su poltrone e candidature

COLOMBO ■ A pagina 10

L'AMICA OLGETTINA «Notti di Arcore? Imane è morta, resto negli Usa»

GIANNI e altri servizi ■ Alle pagine 8 e 9

I RAGAZZI CORAGGIO



Manuel e Bebe La loro forza in un sorriso

MASSI ■ A pagina 13

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



LUC MERENDA

«Io, sbirro con la faccia d'angelo»

BOGANI ■ A pagina 27

BIOLOGA MARINA

«Tartarughe amori miei Vi salverò»

FEMIANI ■ A pagina 12

FERRARA / PALAZZO DEI DIAMANTI / FINO AL 2 GIUGNO 2019 /

BOLDINI

E LA MODA

palazzodiamanti.it





Oggi su Alias Domenica

ANDRE DUBUS III, intervista con trauma allo scrittore Usa; tutto Shakespeare, da Oxford alla Bompiani; Bonnard alla Tate Modern: intimismo atomico



Culture

DIGITAL WEEK L'uomo e la macchina, intervista con il filosofo Carlo Sini ospite alla Triennale di Milano

Marco Liberatore pagina 10



Visioni

DANIEL BLUMBERG Un'intervista con il musicista inglese rivelazione 2018 con «Minus». In tour in Italia

Paola De Angelis pagina 11

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

DOMENICA 17 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 65

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL MONDO SALVATO DAI RAGAZZINI

TOMMASO DI FRANCESCO

Come correndo allegri su uno skateboard globale, milioni di giovani e giovanissimi in questi giorni sono entrati da protagonisti nel mondo. Sono fluiti come acqua limpida in ogni dove.

Si direbbe, sono entrati in politica. In realtà, vivi loro, sono entrati nelle nostre vite. Dire l'emozione è poco, il sentimento è quello del sussulto, del silenzio affettivo, dello stravolgimento. E infine della speranza, ormai nascosta sotto cumuli di polvere, residuo di macerie di esperienze sconfitte.

Finalmente una grande-piccola potenza mondiale di esseri umani, di giovani donne, di giovani uomini è entrata in scena epifanica come fosse la prima volta, vista l'età dei partecipanti, ad urlare: «Non c'è più tempo, o cambiamo adesso oppure sarà la barbarie. Perché la devastazione ambientale del mondo da decenni annunciata sarà peggio, molto peggio, dei precizi dell'ultima crisi del 2008-2009, sarà peggiore della violenza delle guerre che abbiamo voluto, peggio del crollo delle Torri gemelle, peggio...

Perché la penuria di risorse prevista e l'azzeramento «necessario» delle condizioni di vita e di convivenza riproporrà, come del resto già accade, conflitti e dichiarazioni egoismi per un mondo sempre più all'ombra della moltiplicata e ormai incontrollabile rapina della Terra, sospesa tra ideologia della crescita e pratica dello spreco affluente.

— segue a pagina 7 —

PARIGI A FERRO E FUOCO

I gilet oscurati dalle violenze

La violenza durante il XVIII atto dei gilet gialli a Parigi ha rubato la scena alla marcia per il clima, cui hanno partecipato 45mila persone in tutto il Paese. Il giorno dopo la fine del Grand Débat, la furia si è abbattuta sulla capitale: incendiato un palazzo, saccheggiati i negozi del lusso sugli Champs Elysées, 150 i fermi e 11 i feriti. Il primo ministro Edouard Philippe, al fianco della polizia, attacca: «Chi scusa i criminali, è complice». La destra incolpa Macron e invoca l'intervento militare.

ANNA MARIA MERLO PAGINA 2

IL MOVIMENTO ALLA CASA DEL POPOLO Nel cantiere di Saint-Nazaire

Nella piccola cittadina bretona, dove la vita ruota attorno ai cantieri navali, le lotte operaie sono confluite nella protesta dei gilet gialli. Ma non solo.

FILIPPO ORTONA A PAGINA 3

Christchurch, Nuova Zelanda, il dolore e l'omaggio dei residenti alle vittime islamiche della strage suprematista foto Vincent Yu/AP

Brenton Tarrant sprezzante ha esibito ieri in tribunale il gesto dei suprematisti bianchi. La premier neozelandese: «Stretta sulla vendita di armi». Allarme delle comunità islamiche in Europa sull'aumento dei crimini di odio

pagine 4, 5

Odio supremo



all'interno

Trisulti Seconda marcia contro Bannon, che deve traslocare

A Collepardo (Frosinone) la seconda marcia contro la concessione dell'abbazia di Trisulti alla scuola di politica dell'ultradestra. Per «lavori» Bannon quest'anno trasloca a Roma.

PAGINA 6



Partito democratico Zingaretti debutta La prova Gentiloni per le correnti

Oggi l'assemblea nazionale del Pd incorona il segretario. L'area Martina già divisa in quattro deve decidere se votare il presidente. E intanto tratta per le liste europee.

DANIELA PREZIOSI PAGINA 6

Verona Lega da Medioevo È troppo anche per il capogruppo

Mauro Bonato, ex deputato della Lega e capogruppo a Verona (già espulso dal partito) si è dimesso in protesta contro il Congresso delle famiglie. Salvini ci sarà.

PAGINA 6

biani



9 770925 213000

Climate change Senza sinistra in Europa niente risposte ai giovani

ROSSELLA MURONI

Come lo spieghiamo a Greta e ai milioni di giovani scesi in piazza che proprio oggi a Ravenna un pezzo della politica anche di sinistra, dell'imprenditoria e dei sindacati manifesta per chiedere di continuare a trivellare i nostri mari per estrarre combustibili fossili?

— segue a pagina 7 —

MERCANTI DI ARMI Il Sipri: America first nel mondo in guerra



Rapporto del prestigioso istituto Sipri sugli armamenti nel mondo: gli Usa si confermano al primo posto nella classifica dei venditori di armi, con il 36% del totale nel 2014-18. I suoi primi clienti sono: Arabia Saudita, Australia ed EAU. Nella classifica mondiale, nell'ordine: Russia, Francia, Germania e Cina. Italia nona.

BERTOZZI A PAGINA 9

Razzismo Una settimana contro ogni discriminazione

LUIGI MANCONI, FEDERICA GRAZIANI

Adi là delle opposte scene: una che si suppone "di sinistra" - l'Italia è un paese razzista - e un'altra "di destra" - chi spara ai negri, non è un razzista ma un matto - la questione dell'immigrazione di stranieri nella nostra società rimane cruciale.

— segue a pagina 7 —

Il romanzo di Claudia de Lillo alias Elasti Nina sente



Una vittima, un intrigo finanziario, un giallo e una commedia sociale. Nina fa l'autista, sente ogni odore e ogni conversazione. E legge Il Manifesto.

MONDADORI

www.ilmondadori.it



€ 1,20 ANNO CCNVI-N° 775 ITALIA SPECIEMINI IN ABBONAMENTO POSTALE 40%-ART. 1 COM. 2001 L. 662/98

Fondato nel 1892



Domenica 17 Marzo 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PROCELA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,10

Leopardi
L'«Infinito»
compie 200 anni
e Napoli
è la sua casa
Trota a pag. 15



Il direttore di Paestum
Zuchtriegel: su Fb
troppa aggressività
chiudo il mio profilo
Menna a pag. 12



Il calcio
C'è l'Udinese
e Ancelotti
dà la carica
«Basta pareggi»
Ventre a pag. 18



Uomini e software
Dal Boeing 737
al correttore T9
le nostre vite
fuori controllo
Luca Ricolfi

Ha suscitato una viva impressione il disastro aereo del Boeing 737 dell'aviazione etiopica, che è costato la vita a 157 persone. Impresione, certo, perché un disastro aereo fa sempre impressione. Ma impressione anche per altri motivi. In Europa occidentale non siamo più abituati ai disastri aerei (l'ultimo risale a 11 anni fa, in Spagna).

La compagnia produttrice dell'aereo, l'americana Boeing, è il più grande produttore di aerei civili del mondo. E poi, soprattutto, le cause presunte del disastro: la ipotesi più accreditata è che il disastro, in questo caso come in un altro di pochi mesi fa in Indonesia, sia stato provocato da un difetto di un sottosistema di controllo automatico (software) della stabilità e correttezza dell'assetto del velivolo, che sarebbe entrato in conflitto con il sistema di guida manuale, ovvero con i tentativi del pilota (essere umano) di correggere gli ordini del "software".

Sapremo, forse, come sono andate le cose, solo quando i tecnici avranno recuperato e analizzato i dati della scatola nera, nonché raccolto tutte le altre informazioni necessarie per tentare una ricostruzione attendibile di quel che è successo. Fin da ora, però, c'è una cosa che possiamo registrare: l'ipotesi di un disastro dovuto a una cattiva interazione fra operatore umano e software è considerata verosimile. Anche se si scoprisse che la causa è stata tutt'altra (la meno accreditata: un attentato) resterebbe il fatto che le cose potrebbero essere andate così.

Continua a pag. 51

Le inchieste del Mattino Dalla politica all'economia, dal San Carlo al San Paolo, i conflitti infiniti bloccano ogni iniziativa

Tutti contro tutti, Napoli nella palude

Ormai è un ring continuo anche tra gli industriali e gli ordini professionali

Gigi Di Fiore

Teatri, trasporti, stadio, sindacati, partiti, ordini professionali alle prese con contrasti personali che bloccano Napoli. Una maledizione. E lo scrisse già il senatore Saredo nel 1901 parlando di «napoletani vittime di un esagerato individualismo».

A pag. 13



Il governatore De Luca e il sindaco de Magistris

Il commento

IL DANNO ALLA CITTÀ DEGLI SPIRITI ANIMALI

Francesco Durante

Nella migliore delle ipotesi, a Napoli non ci si rivolge la parola. In tutti gli altri casi si passa alle collaudate forme espressive dello "strascino", insomma si litiga, e spessissimo in

modo plateale. Lo si fa nei teatri della politica come in quelli dell'economia, sui palchi delle professioni come sugli strapuntini della cultura. E dire che Napoli, concediamoci un eufemismo, non sta certo attraversando uno dei suoi momenti migliori. Continua a pag. 51

Riscatto laurea, salta il tetto sconto anche dopo i 45 anni

►Ma il bonus varrà solo per chi ha iniziato a lavorare dal 1996
Divorzio, la svolta: accordo alla Camera, ecco l'assegno a tempo

Il decreto esce dalle Commissioni Lavoro e Affari sociali della Camera con alcune modifiche e qualche aggiunta al pacchetto Quota 100, a partire dall'eliminazione del limite di età di 45 anni per il riscatto agevolato della laurea. Resta comunque il limite temporale del 1996. Possono fruire della detrazione del 50%, infatti, solo coloro che sono «privi di anzianità contributiva al 31 dicembre 1995», quindi potrà essere applicato a chi ha iniziato a lavorare dal '96. Intanto, approderanno in tempi brevi alla Camera le nuove regole sull'assegno divorzile. Tra le novità: l'introduzione del mantenimento a tempo.

Bassi, Orsini, Pucci e servizi alle pagg. 2, 3 e 7

La violenza Devastati gli Champs-Élysées. «Che errore averli corteggiati»



La furia dei Gilet gialli, mea culpa dei 5Stelle

Lo Dico e Pierantozzi alle pagg. 8 e 9

Il delitto 25 anni fa

La solitudine di don Diana l'arma più letale della camorra



Raffaele Cantone

119 marzo di venticinque anni fa don Peppe Diana cadeva sotto il piombo della camorra. Finiva così, a 35 anni e con tre colpi sparati vigliaccamente in faccia, l'esistenza di un sacerdote coraggioso e scomodo, che come pochi altri aveva compreso (e denunciato) gli effetti del giogo mafioso e il ruolo che la Chiesa deve svolgere nella battaglia per emanciparsene. Per apprezzare appieno la sua grandezza e rendersi conto di quanto pionieristico sia stato il suo impegno, più di tante parole basta guardare alle date. Continua a pag. 51

Le amiche della modella morta

Processo Ruby, il giallo di Imane «Aveva paura di essere uccisa»

Imane Fadil è morta il primo marzo dopo un'atroce agonia e da mesi andava ripeténdo agli amici che aveva ancora «molte cose da dire» sulle serate a luci rosse di Arcore, lei che nel 2011 era diventata una delle principali accusatrici di Silvio Berlusconi nell'inchiesta Ruby. Dieci giorni prima di morire, la giovane ha confidato la sua paura di essere uccisa anche al fratello e ai medici: il direttore sanitario dell'ospedale Humanitas assicura di avere avvertito la Procura, che a sua volta nega di essere mai stata mai informata.

Errante e Gusco a pag. 14

L'analisi

Veleni radioattivi una rete segreta e bersagli selezionati
Gianandrea Gaiani

La morte di Imane Fadil, la modella testimone chiave delle inchieste sul caso Ruby, lascia balenare un'ipotesi inquietante.

Continua a pag. 50



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N°75 ITALIA

NAZIONALE



Domenica 17 Marzo 2019 • Il di Quaresima

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

È la prima volta Tutankhamon tesoro in tournée a un secolo dalla scoperta
Pirazzini a pag. 19



Stasera c'è Milan-Inter
Roma brutta e senza difesa
La Spal batte Ranieri (2-1)
Lazio, il Parma per risalire
Nello Sport



IL GIORNALE DI DOMANI TI ARRIVA LA SERA PRIMA

NON PERDERE L'OCCASIONE
vai su shop.ilmessaggero.it

Il controllo perduto
Dipendere dagli automi ci ha reso più deboli

Luca Ricolfi

Ha suscitato una viva impressione il disastro aereo del Boeing 737 dell'aviazione etiopica, che è costato la vita a 157 persone. Impresione, certo, perché un disastro aereo fa sempre impressione. Ma impressione anche per altri motivi. In Europa occidentale non siamo più abituati ai disastri aerei (l'ultimo risale a 11 anni fa, in Spagna). La compagnia produttrice dell'aereo, l'americana Boeing, è il più grande produttore di aerei civili del mondo. E poi, soprattutto, le cause presunte del disastro: l'ipotesi più accreditata è che il disastro, in questo caso come in un altro di pochi mesi fa in Indonesia, sia stato provocato da un difetto di un sottosistema di controllo automatico (software) della stabilità e correttezza dell'assetto del velivolo, che sarebbe entrato in conflitto con il sistema di guida manuale, ovvero con i tentativi del pilota (essere umano) di correggere gli ordini del "software".

Continua a pag. 18

Riscatto laurea dopo i 45 anni

Decreto per evitare la manovra

► Via libera al Decretone: salta il tetto dell'età per chi lavora dal 1996
► Crescita, il piano Tria per evitare misure correttive e rilanciare il Pil

Bassi e Orsini alle pag. 5 e 7

Ritorno violento a Parigi: a fuoco ristoranti e boutique di lusso



Gilet gialli, furia sugli Champs Elysées
Mea culpa M5S: sbagliato corteggiarli

L'assalto al ristorante di lusso Fouquet's sugli Champs Elysées (foto AFP) - Lo Dico e Pierantozzi alle pag. 2 e 3

Dopo la Nuova Zelanda
Controlli in cella anti-terrorismo anche in Italia

Michela Allegrì

Massima allerta nei luoghi di culto, dalle moschee alle sinagoghe, alle chiese anche in Italia. E verifiche a tappeto nelle carceri per controllare le reazioni di detenuti islamici radicalizzati e di estremisti di destra alla strage di Christchurch, in Nuova Zelanda. I controlli dell'Antiterrorismo partono dall'Istituto penitenziario di Ancona, dove si trova Luca Traini. A pag. 11
Malfetano e Pierantozzi alle pag. 10 e 11

Moavero mediatore
Italia-Cina, scontro
tra Di Maio e Salvini
Diodato Pirone

Ancora scintille sull'intesa con la Cina. Di Maio attacca Salvini. A pag. 8
Gentili a pag. 9

Divorzio, cambia tutto: accordo alla Camera, ecco l'assegno a tempo

► Intesa trasversale: il contributo sarà legato al reddito del coniuge e non al tenore di vita

ROMA. Approderanno in tempi brevi alla Camera le nuove regole sull'assegno divorzile. Sulla riforma l'accordo è bipartisan. Tra le novità più importanti: l'introduzione dell'assegno a tempo; lo stop al «tenore di vita» e ad ogni obbligo di «corresponsione nel caso di unione civile, nuove nozze o convivenza stabile» dell'ex coniuge.
Errante e Pucci a pag. 15

Giallo dell'olgettina
«Imane temeva di essere uccisa»

Claudia Guasco
Secondo gli amici «temeva di essere uccisa». Ancora verifiche sulla morte di Imane Fadil. A pag. 13

Il colloquio

Virginia Saba e Di Maio
«Per amore mio, Luigi viene anche all'Opera»

Simone Canettieri

«Siete bellissimi, lo sapete?». Luigi Di Maio, fiero ma non trionfante, stringe la mano della sua Virginia. Venerdì sera, teatro dell'Opera di Roma, il sipario su «Orfeo ed Euridice» si è appena alzato. E gli sguardi sono tutti per loro. «Lei è Virginia, la mia fidanzata».

A pag. 12



LAURETANA
L'acqua più leggera d'Europa

	residuo fisso (mg/l)	iodio (mg/l)	durezza (°F)
Lauretana	116	1,0	0,50
Monte Rosa	161,4	1,2	0,54
San'Anna di Vinadio	22	1,5	0,9
Silbermarkt Roccapiave	24,5	0,8	2,5
Vicos	44	6	N.D.
Levodama	80	1,9	0,8
Acqua Panna	139	6,4	10,6
Fruggi	145	6,3	9
Riccchetta	174,2	4,15	N.D.
Rifi	204	18	N.D.
Evian	309	6,5	N.D.
San Benedetto Primavera	313	4,1	N.D.
Vitasnella	396	3,4	N.D.



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

LEONE, SUPERATI I MOMENTI DIFFICILI

Buona domenica, Leone! Il Leone d'inverno non è nella sua stagione ideale. Marte vi fa guerra dal giorno di San Valentino. Venere è farneticante, però la situazione è sotto il controllo di Giove, che manda segnali di fortuna. Domenica d'amore, promette questa splendente Luna appena arrivata nel segno, come una rondine che annuncia la primavera. Novità meravigliose per le giovani coppie che desiderano un figlio, una nuova casa. Auguri.

L'oroscopo a pag. 35

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

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

DOMENICA 17 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 65 | Anno 20 - Numero 75 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE



POLI, PULGAR E ORSOLINI FIRMANO IL BLITZ (2-3). DUE GOL ANNULLATI DAL VAR

Strepitoso Bologna: colpo salvezza La vendetta di Mihajlovic sul Toro

RABOTTI e VITALI ■ Nel QS



I NOSTRI FIGLI

di MICHELE BRAMBILLA

IL DOVERE DI EDUCARE

MA CHE COSA sappiamo davvero dei nostri figli? E soprattutto: siamo sicuri di non aver spesso abdicato al nostro dovere di educarli, che vuol dire anche dir loro dei no, controllarli, pretendere il rispetto dell'autorità? Due notizie - il sequestro di telefonini in una scuola media e una proposta di Salvini - e un sondaggio ci mettono di fronte a una realtà difficile, e alle nostre responsabilità. ■ A pagina 4

LE TRIVELLE

di PAOLO GIACOMIN

GIACIMENTI DI BUON SENSO

MIGLIAIA di adolescenti manifestano per salvare il pianeta. A Ravenna imprese, lavoratori e istituzioni chiedono al governo di tornare indietro sullo stop delle esplorazioni, in Adriatico. Il cosiddetto Blocca Trivelle. Oltre 2mila persone da Emilia-Romagna, Marche, Basilicata e Abruzzo. Giovani e e caschi gialli su barricate opposte? Il rispetto che si deve ai primi impone il dovere di risparmiare loro ipocrisie. ■ A pagina 18

Più facile il riscatto della laurea

Salta il tetto dei 45 anni. Così si andrà in pensione prima | MARIN ■ A pagina 21

GILET GIALLI ASSALTO AI NEGOZI, SVUOTATO BULGARI. BRUCIA UN PALAZZO: 11 FERITI

IL SACCO DI PARIGI



SERAFINI e VASSALLO ■ Alle pagine 2 e 3

Strage in moschea, il ghigno del killer

Nuova Zelanda In aula gesto suprematista. Mail alla premier prima del raid | FARRUGGIA ■ A pag. 17

GENTILONI PRESIDENTE

Assemblea Pd, sfida su poltrone e candidature

COLOMBO ■ A pagina 10

L'AMICA OLGETTINA

«Notti di Arcore? Imane è morta, resto negli Usa»

GIANNI e altri servizi ■ Alle p. 8 e 9

I RAGAZZI CORAGGIO



Manuel e Bebe
La loro forza
in un sorriso

MASSI ■ A pagina 13

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



LUC MERENDA



«Io, sbirro con la faccia d'angelo»

BOGANI ■ A pagina 27

BIOLOGA MARINA



«Tartarughe amori miei Vi salverò»

FEMIANI ■ A pagina 12

FERRARA / PALAZZO DEI DIAMANTI / FINO AL 2 GIUGNO 2019 /

BOLDINI

E LA MODA

palazzodiamanti.it



È L'ENERGIA CHE MUOVE IL MONDO.
Noi facciamo muovere l'energia.
EUROPAM
Energy Services

DOMENICA 17 MARZO 2019

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA
1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 65, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. - per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

ANCORA SCONTRI A PARIGI
I gilet gialli incendiano palazzo
Il ministro: sono degli assassini
LEVI / PAGINA 5



LA STRAGE IN NUOVA ZELANDA
Il giallo dei viaggi in Europa
del killer suprematista
L'INVIATO MANCINI, PALLADINO E RADICIOMI / PAGINE 2 E 3



INDICE

primo piano	pagina 2
politica	pagina 6
cronache	pagina 9
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 16
xte	pagina 33
cinema/tv	pagina 32-37
sport	pagina 38

DECRETONE, TOLTO IL LIMITE DEI 45 ANNI PER RISCATTARE LA LAUREA

La Lega rilancia sul fisco: ecco la flat tax per le famiglie

Il piano: aliquota unica al 15% fino a 50 mila euro. Servono 10 miliardi, ipotesi di stop alle detrazioni

La flat tax era tra i punti principali del programma del centrodestra alle elezioni dello scorso anno. La legge di bilancio 2019 ha introdotto la tassa piatta del 15% per le partite Iva e i professionisti con reddito fino a 65 mila euro. Ora, alla vigilia della campagna elettorale per le europee, la Lega rilancia con il progetto chiamato "Reddito familiare". La nuova curva dell'Irpef non verrebbe più disegnata sul singolo contribuente, ma sulla famiglia fiscale e applicata fino a 50 mila euro, sommando tutti i redditi. Intanto il decreto con reddito di cittadinanza e quota 100 è stato approvato dalla commissione e approda in aula. È saltato il limite di età di 45 anni, suscettibile di incostituzionalità, per chiedere il riscatto agevolato della laurea.



IL CASO
Paolo Mastroianni / INVIATO A KISTA
Rete 5G italiana, Ericsson si candida
L'ARTICOLO / PAGINA 13



Una Samp a tutto pressing schianta il Sassuolo 5-3 e torna a sognare l'Europa
Cinque gol in trasferta, come a Frosinone, accompagnati da un gioco tutto pressing, recupero palla e scambi in velocità. La Sampdoria schianta il Sassuolo mandando in rete le tre punte (Quagliarella, nella foto Pegaso, Defrel e Gabbiadini) oltre a Linetty e Praet e torna pienamente in corsa per la qualificazione alla Europa League. GLI INVIATI BASSO E FRECCERO / PAGINE 38 - 41

LA DOMENICA

MAURIZIO MAGGIANI

Bello avere salvato il nostro Bruegel, libertario e diverso come noi del Magra

Che piacere che ci fa il gran parlare del nostro Bruegel paesano, la tavola che noi di *Castarneo* così tanto amiamo che anche i peggio mangiapreti e i più robusti atei non hanno mai esitato ad entrare in chiesa a darci ogni tanto un'occhiata, e ancor più ci piace l'aver beffato (a *Castarneo* si dice *più per er culo*) quei sprovvedutissimi ladri di fuori che hanno ben pensato di portarcelo via.

Io stesso gli voglio un gran bene a quel dipinto, ed è per questo che ho trovato demoralizzante l'aver scoperto stamattina che se chiedo a Google di parlarmene, mi sa solo dire per pagine e pagine e pagine che hanno voluto rubarmelo, ma non mi racconta niente del mio Bruegel.

Peccato, perché il Bruegel de *Castarneo* ha una storia molto interessante e singolare e drammatica da raccontare. Chissà se i buoni parroci che lo hanno custodito nei secoli e le pie donne che lo hanno venerato hanno davvero visto, scrutandolo, quello che racconta. È una crocefissione, sì, ma è una crocefissione difettosa, sbagliata. Intanto è un venerdì santo di piena estate, si vedono sulle morbide collinette fiamminghe le messi di grano già in parte mietute, e non c'è al mondo pasqua così alta da andare oltre la primavera. E poi, ancor di più straordinario, guardate lassù a sinistra, un po' discosta dalle canoniche tre, c'è una quarta croce. Mai viste quattro croci sul Golgota. Ebbene, quel quadro è un grandioso manifesto di denuncia.

GENOVA, L'AMIANTO FA ALLUNGARE I TEMPI. SUMMIT IN PROCURA

Demolizione del ponte in arrivo le gru giganti

Archiviato l'esplosivo a causa della presenza di amianto, almeno per il versante ovest, prende forma il piano B per la demolizione del ponte Morandi. Saranno a Genova domani le cinque maxi gru che saranno

utilizzate per lo smontaggio della pila 8 del moncone ovest. Serviranno dieci giorni per assemblarle, difficili le stimare le conseguenze sul tempi di demolizione e ricostruzione.

Europam.it

EUROPAM
GAS E LUCE

PROTESTA CONTRO LO SFRATTO. «FACCIAMO PARTE DEL PANORAMA»

Baia del Silenzio, i pescatori spariscono dalle cartoline

Sembra quasi impossibile pensare alla Baia del Silenzio di Sestri Levante senza le barche dei pescatori, da sempre elemento tipico di un paesaggio tra i più incantevoli della Liguria. Eppure l'ordinanza della Capitaneria di porto dice proprio questo: per ragioni di sicurezza i 130 ormeggi sono sospesi fino a quando la diga non sarà



completamente ripristinata. Effetti della mareggiata di fine ottobre, che ha creato danni anche qui. Ma i Pescatori dilettanti sestresi non accettano lo sfratto, anche perché il Comune ha annunciato una riorganizzazione degli ormeggi. E loro temono di restare fuori dalle cartoline della Sestri Levante che verrà.

LE MIGLIORI SOLUZIONI PER:

CASA CONDOMINIO AZIENDE

Per saperne di più
010-7272777

EUROPAM
GAS E LUCE

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Ilaria Capua
«RAGAZZE, NON
ABBIATE PAURA
DI MOSTRARE
IL TALENTO»

di **Maria Luisa Colledani**
— a pagina 20

Virologia.
Ilaria Capua



CAPSULE GOURMET
ristora
ristora
CORTADO

I gilet gialli saccheggiano Parigi — Riccardo Sorrentino p. 6

Ing. da Bankitalia stop a nuove operazioni in Italia — p. 3

Tim, Cdp sale al 10% — p. 2

domenica

Un secolo fa
Benito Mussolini
e il centenario
(quasi falso)
del fascismo

di **Emilio Gentile**
— a pagina 17



Mike Leigh
Brexit, se sbaglia
la democrazia

Cristina Bartocetti — a pag. 18

Il racconto
Come progredisce
la civiltà?

Ermanno Cavazzoni — a pag. 21

lifestyle

A piedi e in bici
Viaggi botanici
tra giardini,
parchi e boschi

di **Chiara Beghelli** — a pagina 13



lunedì

Domani con il Sole 24 Ore
Investire sul futuro: riscatto laurea
alla sfida con i fondi pensione

Le Diciotto Lune
Un mondo da scoprire

Mantieni la passione
Il mondo di investimenti
ai tuoi piedi.

Una Europa,
senza frontiere.

ESTERLETTA BILAGARBI

Tasse locali, la Consulta riapre milioni di cartelle

Il caso. Inapplicabili le tre rottamazioni e lo stralcio dei mini debiti fino a mille euro del periodo 2000-2006 gestiti dalle società uscite da Equitalia in centinaia di Comuni

Rinascano dalle proprie ceneri milioni di cartelle esattoriali del periodo 2000-2006 e stralciate con la cancellazione dei mini-debiti fino a mille euro e con le tre rottamazioni. È l'effetto collaterale di una sentenza della Corte costituzionale appena depositata, in cui si dice che le norme riferite a Equitalia,

ora agenzia della Riscossione, non si estendono per analogia alle società a suo tempo scorporate dall'agente nazionale della riscossione. Da Novara a Monza, da Teramo a Lecce, da Salerno a Catanzaro, coinvolti milioni di cartelle in centinaia di Comuni.

Mirco e Trovati — a pagina 3

OK IN COMMISSIONE AL DECRETONE

Le pensioni di cittadinanza saranno pagate in contanti

Davide Colombo e Claudio Tucci — a pagina 3

L'INCHIESTA. SCONTRO TRA INTELLIGENCE PER IL CONTROLLO DEI MERCATI



La guerra Usa-Cina sul 5G mette in allarme gli operatori

Andrea Biondi e Luca Salvioni con le analisi di **Luca De Biase e Giuliano Noè** — a pag. 4-5

(nella foto: Ombre cinesi sulle nuove tecnologie)

La Lega: grandi opere e commissario unico

SBLOCCA-CANTIERI

Il piano Tria: da fisco e investimenti la manovra per la crescita

Il premier Conte anticipa che mercoledì il governo darà il via libera al decreto sblocca-cantieri. Ma è lo scontro Lega-M5S. «Non voglio un mini sblocca-cantieri. Vogliamo intervenire su tutte le opere» avverte Matteo Salvini. Chiaro il mes-

saggio: il decreto passa solo se verranno recepite anche le richieste della Lega. Tra queste c'è l'inserimento del commissario unico nazionale per accelerare gli interventi. Intanto nel pacchetto crescita costruito in questi giorni al ministero dell'Economia entrano anche il Patent Box semplificato, l'ampiano dei mini-bond per finanziare le Pmi, una Sabatini-quer in forma estesa e una nuova sezione del Fondo centrale di garanzia mirata alle medie imprese.

— **Servizi** a pagina 2

Aste immobiliari a rischio boomerang

REAL ESTATE

Più tutele a chi occupa una casa espropriata causano un deprezzamento del 20%

In Basilicata per vendere all'asta un immobile pignorato servono in media 1.837 giorni. Cioè più di cinque anni. In Sardegna ne servono 1.735. In Sicilia 1.721. In Molise 1.700. Va meglio al Nord, ma solo la Valle d'Aosta con circa 2 anni si allinea al-

la media europea. E gli ultimi interventi normativi delle Autorità, pur con l'obiettivo di aiutare le famiglie debitorie, rischiano di creare alcuni effetti boomerang: più tutele a chi occupa una casa espropriata potrebbero portare a un deprezzamento del 20% del valore dell'immobile. Mentre le Bce, cioè quei veicoli che gestiscono gli immobili registrati a garanzia dei crediti, non godranno di benefici fiscali e saranno assoggettate a Ires e Irapp.

Cellino e Longo — a pagina 6

103 paesi

Lotta al sommerso Fisco internazionale e riciclaggio, i buchi dello scambio di dati

Alessandro Galimberti — a pagina 7

+9 per cento

Lettera al risparmiatore Mediobanca, il credito al consumo marcia in più della redditività

Vittorio Carlini — a pagina 9

IL FUTURO DELLA UE

PER SALVARE L'EUROPA SERVE LA VIA FEDERALE

di **Sergio Fabbrini**

L'Europa è scossa da un terremoto politico. Brexit sta consumando le capacità di un Paese che appena un secolo fa (1913) dominava sopra ¼ della superficie terrestre e governava poco meno di ¼ della popolazione mondiale. Le crisi multiple dell'ultimo decennio hanno disarticolato l'Europa, creando blocchi di Paesi diffidenti gli uni degli altri. Il blocco di Visegrad si è allargato ad est e ovest, la coalizione antiscandalo si sta consolidando tra i Paesi piccoli, med del nord, l'area mediterranea è unita dalle sue debolezze. In mezzo ci sono la Francia e la Germania. Entrambe sono consapevoli che l'Unione europea (Ue) dovrà decidere, dopo le prossime elezioni del Parlamento europeo, come affrontare la propria disaggregazione. Se i sovranisti vogliono accentuarla, come vogliono riconsegnarla agli europei? Il dibattito tra il presidente francese Emmanuel Macron e la presidente del maggiore partito tedesco (Cdu) Annegret Kramp-Karrenbauer risponde alla domanda, ma in modo insoddisfacente. Vediamo perché.

Ha cominciato Emmanuel Macron con una lettera ai cittadini d'Europa pubblicata (il 5 marzo) in tutti i 28 Paesi dell'Ue. Per Macron, l'Ue deve costruire delle istituzioni centralizzate che siano in grado di difendere i cittadini e fissare standard comuni di organizzazione. L'Ue non è solo un mercato, dice Macron, anche se non esisterebbe senza un mercato. L'Ue è un'entità politica costituita di persone e valori che vanno protetti. Sul piano economico, la lettera non tocca la questione della governance dell'Eurozona.

— **Continua** a pagina 10

BANCHE CENTRALI

LIQUIDITÀ, TUTTI I RISCHI DELL'INTESA

di **Marcello Minenna**

Nelle scorse settimane, mentre nel Regno Unito il processo della Brexit andava in stallo, la Bank of England (BoE) ha discretamente siglato un accordo con la Banca Centrale Europea (Bce) per il potenziamento della linea di liquidità di emergenza (swap line). Uno scenario di no deal caratterizzato da investitori in fuga da attività finanziarie denominate in sterline ora potrebbe essere gestito senza drammi. Infatti la BoE avrebbe accesso ad una riserva potenzialmente illimitata di Euro e soddisferebbe il picco di domanda di valuta da parte delle banche nazionali, riducendo la pressione al ribasso sulla sterlina.

Questi accordi bilaterali, rari prima della crisi del 2008, sono diventati oggi comuni. Si è sviluppata una rete di oltre 120 interconnessioni tra banche centrali che permettono l'accesso a valute estere direttamente dai Paesi "produttori".

— **Continua** a pagina 9



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET **ristora**

Domenica 17 marzo 2019 € 1,20

S. Patrizio vescovo
Anno LXXV - Numero 75

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

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



A Ferrara finisce 2-1: per i giallorossi Champions più lontana. Oggi Lazio-Parma alle 15 Roma inguardabile, crolla con la Spal

■ Chi pensava che i problemi della Roma fossero solo legati alla presenza di Di Francesco sbagliava: e di grosso. I giallorossi a Ferrara si srotolano contro la modesta Spal che passa 2-1 e taglia le gambe alla squadra di Ranieri in chiave Champions. Apre il gol

di Fares, pari di Perotti, ma Petagna chiude il discorso: meritatamente sul 2-1. E oggi alle ore 15 all'Olimpico c'è la Lazio di Inzaghi impegnata contro il Parma.
Austini, Carmellini, Monghi, Pieretti e Rocca → da pagina 26 a 28

Lazio, malati bistrattati e stangati

Sanità Con liste di attesa infinite c'è chi ha preferito pagarsi visite ed esami privatamente Migliaia di lettere della Regione multano (42 milioni) chi non ha disdetto gli appuntamenti

IL TEMPO di Oshø



"Io che me riscatto, 'asilo?"

Riscatto laurea, sconti estesi a tutti

Frasca → a pagina 3

■ Invece di tagliare le file la Regione Lazio pensa a fare cassa sanzionando i malati che stanchi di aspettare anche fino a un anno non hanno disdetto in tempo visite ed esami. Una beffa ma le lettere di avviso sono in partenza, ecco il maxi piano da recupero crediti per 42 milioni di euro. E sono solo quelli per il biennio 2011-2012. Ma si andrà avanti a ritroso nel tempo fino al 2018.
Sbraga → a pagina 18

Giallo sulle sostanze radioattive Morte di Fadil Berlusconi: mai conosciuta

Antonelli → a pagina 7

Protesta l'Anpi A Ladispoli una piazza dedicata ad Almirante

Buzzelli → a pagina 18

Mattarella dice basta

di Luigi Bisignani



→ a pagina 4



Da 60 anni il punto di riferimento per il maritozzo a Roma!

Un Bar storico della Capitale, con oltre sessant'anni di storia, un'istituzione per il quartiere... gestito dalla famiglia Agostini, prima dal papà Antonio... oggi dai figli Emilio e Mauro.

Via Ettore Rollè, 50 00153 Roma RM
cell. 347 217 5214
www.ilmaritozzaro.it

lunedì/giovedì 22:30-18:30
venerdì/aperto 24 ore su 24
sabato 08-13:00 / 17:00-00
domenica 08-13:00

Bar Gastronomia Caffetteria con Corneria
diurna e notturna fino ai famosi maritozzi con la panna.

Il Sei Nazioni si chiude con la Francia e l'ennesimo «cucchiaio di legno» Per l'Italrugby l'ultima sconfitta

■ Poteva essere la partita della svolta per l'Italia del rugby e invece nell'ultima partita del Sei Nazioni all'Olimpico contro la Francia è arrivata l'ennesima sconfitta. La squadra di O'shea ha perso 14-25 rimanendo a zero vittorie e conquistando l'ennesimo «cucchiaio di legno»: il trofeo virtuale che viene assegnato alla squadra fanalino di coda del prestigioso torneo. Ultima all'Olimpico per capitano Parisse che dopo il mondiale in Giappone deciderà il suo futuro.
Fusco e Lo Russo → a pagina 29



1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

DOMENICA 17 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 75 | QN Anno 20 - Numero 75 | www.lanazione.it



SMERCI DI DROGA CON VENDITORI ACROBATI: IL CASO DI PISA

Nella morsa dello spaccio le piazze sono inespugnabili



BIANCHI ■ A Pagina 18

L'EDITORIALE

di FRANCESCO CARRASSI
LA SETA TRASPARENTE

C'È DUNQUE il via libera all'accordo con la Cina anche se tra mille polemiche e molti aspetti ancora da chiarire. A sdoganare il dossier «Via della seta» è stato il vertice al Quirinale tra il Presidente Mattarella, il premier Conte, i vice Salvini e Di Maio e il ministro Moavero. Gli Stati Uniti, i nostri storici alleati, avvertono: l'Italia valutati i rischi. Non poco. E le opposizioni di governo chiedono di discuterne in Parlamento.

■ Segue a pagina 19

I NOSTRI FIGLI

di MICHELE BRAMBILLA

IL DOVERE DI EDUCARE

MA CHE COSA sappiamo davvero dei nostri figli? E soprattutto: siamo sicuri di non aver spesso abdicato al nostro dovere di educarli, che vuol dire anche dir loro del no, controllarli, pretendere il rispetto dell'autorità? Due notizie - il sequestro di telefonini in una scuola media e una proposta di Salvini - e un sondaggio ci mettono di fronte a una realtà difficile, e alle nostre responsabilità.

■ A pagina 4

Più facile il riscatto della laurea

Salta il tetto dei 45 anni. Così si andrà in pensione prima

MARIN ■ A pagina 21

GILET GIALLI ASSALTO AI NEGOZI, SVUOTATO BULGARI. BRUCIA UN PALAZZO: 11 FERITI

IL SACCO DI PARIGI



SERAFINI e VASSALLO ■ Alle pagine 2 e 3

Strage in moschea, il ghigno del killer

Nuova Zelanda In aula gesto suprematista. Mail alla premier prima del raid | FARRUGGIA ■ A pag. 17

GENTILONI PRESIDENTE

Assemblea Pd, sfida su poltrone e candidature

COLOMBO ■ A pagina 10

L'AMICA OLGETTINA

«Notti di Arcore? Imane è morta, resto negli Usa»

GIANNI e altri servizi ■ Alle p. 8 e 9

I RAGAZZI CORAGGIO



Manuel e Bebe

La loro forza in un sorriso

MASSI ■ A pagina 13

Loreto (AN)
www.minghishoes.com

LUC MERENDA



«Io, sbirro con la faccia d'angelo»

BOGANI ■ A pagina 27

BIOLOGA MARINA



«Tartarughe amori miei Vi salverò»

FEMIANI ■ A pagina 12

FERRARA / PALAZZO DEI DIAMANTI / FINO AL 2 GIUGNO 2019 /

BOLDINI

E LA MODA

palazzodiamanti.it

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



DOMENICA
17
03
19

ANNO 44
N° 65

ROBINSON



Il dialogo Baricco-Piano

“Costruire il bello è politica, in nome dei figli”

nell'inserto

In Italia
€2,50
con
L'Espresso



Roma

Min 12°C
Max 14°C

Milano

Min 6°C
Max 13°C

L'editoriale

IL NOSTRO PIANETA È IN PIENA RIVOLUZIONE

Eugenio Scalfari

Venerdì in Nuova Zelanda un uomo svelto di mano e bianco di pelle è entrato, armato, in due moschee e ha ucciso complessivamente 50 persone di religione e di razza del tutto diverse rispetto alle proprie. L'assassino, Brenton Tarrant, probabilmente aiutato da altre due persone del suo stesso genere, si è fatto pubblico vanto di quanto era accaduto e ha orgogliosamente rivendicato di esserne stato l'autore dopo averlo pianificato con molta attenzione.

Naturalmente la giustizia neozelandese è intervenuta per le sanzioni del caso (vedremo quali saranno) e la stampa di tutto il mondo, e quindi l'opinione pubblica da essa influenzata, ha dato notizia dell'accaduto. Ampia notizia perché 50 persone non sono poche. Si direbbe che si tratta di qualche cosa di simile all'Isis: in Medio Oriente ormai le sue roccaforti sono state smantellate e occupate da contingenti militari, curdi, iracheni, americani. In Nuova Zelanda, un Isis a rovescio. Che la pubblica opinione sia stata molto impressionata da queste notizie, e nel mondo occidentale soprattutto, è ampiamente comprensibile. Ma negli stessi giorni gran parte dell'Occidente si è mobilitato anche per altre questioni, o limitate a un Paese o estese in tutta Europa, Medio Oriente, America del Nord e del Sud, e perfino nell'Asia indiana e cinese. A volte, come ho già detto, si è trattato di movimenti soltanto nazionali: per esempio quello dei gilet gialli che sono in fase di mobilitazione ormai da molte settimane in Francia.

continua a pagina 23

La strage nelle moschee



Jacinda Ardern, premier neozelandese, incontra la comunità islamica

La premier neozelandese con il velo e il gesto provocatorio del killer

COLARUSSO, D'ALESSANDRO, FRANCESCHINI, TONIUTTI
ZAMPAGLIONE e ZININI, pagine 6, 7 e 8

La donna che sapeva troppo

La morte di Imane Fadil, l'accusatrice delle notti di Arcore: la diagnosi, i ritardi le analisi anomale, il mistero delle date Silvio Berlusconi: "Mai conosciuta"

Ilaria Carra
Piero Colaprico

Chiunque abbia conosciuto Imane Fadil una certezza ce l'ha: era una "combattente". L'ex modella non stava bene da due anni. Non aveva soldi, si percepiva come «una santa», ma quello che ha raccontato nei processi è stato riscontrato. Ora, se è omicidio, può darsi che abbia parlato troppo con «la persona sbagliata»? Sembra l'unica ipotesi degli investigatori. Quello che Imane aveva da dire nei processi l'aveva detto. Ma «la paura» le restava addosso.

pagina 4

con un articolo di DE MARCHIS

CORICA, DE VITO e DE RICCARDIS

pagine 2 e 3



Imane Fadil, morta a 34 anni

Il commento

L'OPA DI SALVINI SUL CENTRODESTRA

Massimo Giannini

Se in questione non ci fosse la vita spezzata di una ragazza troppo fragile finita in un gioco troppo grande, tornerebbe naturale la frase di Marx sul morto che afferra il vivo. Comunque se ne sia andata, Imane Fadil muore sola. E fatalmente risucchia anche l'uomo che ne ha segnato il destino: Silvio Berlusconi.

pagina 22



TRENCHCOAT
URBANCULT
OVS

Parigi, ancora devastazioni: black bloc in prima fila

I gilet gialli sono diventati neri

Anais Ginori

Quattro mesi dopo l'esordio in piazza, i gilet gialli diventano neri. I black bloc sono stati i protagonisti assoluti della nuova giornata di mobilitazione ieri a Parigi. Barricate e scontri sugli Champs Elysées già all'ora di pranzo, le boutique di Bulgari, Nespresso, Lacoste e di altri famosi marchi sono state saccheggiate.

pagine 12 e 13



Parigi, gli scontri dei gilet gialli con la polizia sugli Champs Elysées

Domani il fisco gialloverde



Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco F., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,30 - Croazia € 1,90 - Spagna, Ungheria € 2,20 - Svizzera CHF 3,10



Cinema In arrivo quattro film su Manson e la fine di Sharon Tate
CAPRARA E SIRI — PP. 22 E 23

Trieste Il porto celebra tre secoli e ritrova la sua anima asburgica
PIETRO SPIRITO — P. 25



Calcio Toro ko, un passo indietro Trap, gli ottant'anni di un mito
BUCCHERI E TARDELLI — PP. 32 E 33



LA STAMPA



DOMENICA 17 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 75 | IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB - TO | www.lastampa.it

PER INDEBOLIRE L'OCCIDENTE

CINA E RUSSIA PUNTANO SULL'ITALIA

MAURIZIO MOLINARI

Per comprendere il perché dei timori di Washington e di altri partner Nato sul memorandum d'intesa Italia-Cina, sulla riduzione del nostro impegno sugli F-35, sull'ambiguità nei confronti del Venezuela chavista e sulla narrativa antieuropea della coalizione gialloverde bisogna tenere presente che l'Italia è diventata l'anello debole di un Occidente in difficoltà davanti a due rivali strategici divenuti temibili: Cina e Russia.

Dal crollo del Muro di Berlino nel 1989 Pechino e Mosca non sono mai stati così in crescita. Nel caso della Cina si tratta di una crescita soprattutto economica che consente di gareggiare testa a testa con Washington per la leadership sul pil globale disponendo al tempo stesso di un formidabile progetto di infrastrutture per estendere la propria influenza all'Euroasia e di una tecnologia - il 5G - capace di cambiare il modo in cui comunichiamo. Se a tutto ciò aggiungiamo un apparato di intelligence che supera il milione di effettivi - il più numeroso al mondo - non è difficile arrivare alla conclusione che Pechino sia oggi portatrice di una sfida molto efficace all'Occidente perché punta a spostare il baricentro dello sviluppo del Pianeta dalla dorsale New York-Londra alla macroregione Pechino-Shanghai.

Nel caso della Russia la crescita invece è in primo luogo strategica perché la leadership di Vladimir Putin, sostenuta dal contributo del consigliere per la sicurezza nazionale Nikolai Patrushev, consente a Mosca di adoperare con grande efficacia ciò che resta del suo arsenale della Guerra Fredda per tornare protagonista in Medio Oriente ed in Africa con interventi di tipo tradizionale - soldati, armamenti e intelligence - mentre in Europa dell'Est si è fatta largo

CONTINUA A PAGINA 21

IL PIANO: RIDUZIONE DELLE TASSE DA PRESENTARE PRIMA DELLE ELEZIONI EUROPEE

Fisco, la Lega rilancia la flat tax familiare: 15% fino a 50 mila euro

Ma servono 10-12 miliardi, Salvini pensa a uno stop delle agevolazioni

La Lega: «Nella manovra economica per il 2020 passeremo alla fase due della flat tax, quella che riguarda le famiglie». L'aliquota unica del 15% verrà applicata ai redditi fino a 50 mila euro, sommando tutti quelli del nucleo. Ma servono 10-12 miliardi di euro.

LA MATTINA E GIOVANNINI — P. 8

AMBIZIONI E SFIDUCIA

LA MANOVRA DELLE SCELTE IMPOSSIBILI

STEFANO LEPRÌ — P. 21

SABATO LA MANIFESTAZIONE

Tutti i "No" del Paese scendono in piazza contro i grillini "Così ci avete tradito"

ILARIO LOMBARDO — P. 8

Il giallo dei viaggi nei Balcani del killer di Christchurch



Giovani in lacrime sul luogo della strage a Christchurch, in Nuova Zelanda RADICIONI — P. 3

REPORTAGE

"L'assassino ha spento il nostro Paradiso"

STEFANO MANCINI — P. 2
INVIATO A CHRISTCHURCH (NUOVA ZELANDA)

STAMPA PLUS ST+

PARIGI

PAOLO LEVI

Furia gilet gialli Incendiato un palazzo Il governo: assassini

P. 5



REPORTAGE

PAOLO MASTROILLI

Ericsson sfida Huawei "Possiamo costruire la rete 5G italiana"

P. 7



LE STORIE

ROBERTO FIORI

"Ancalau", il torneo delle idee per giovani che osano

P. 29

GIORGIA GARBEROGLIO

Torino, la Reale Società di Ginnastica compie 175 anni

P. 29

IL RACCONTO DEL MESE

Garibaldi e gli altri I muri di Roma parlano

GABRIELE ROMAGNOLI

Stavo cercando la mia vecchia palestra nel rione Monti di Roma quando mi sono accorto di averla superata due volte senza riconoscerla. Non ha insegne o targhe sul portone. Si diceva: «Sta di fianco a Italia 90». Sul muro era infatti scritto a spray scuro: «Boicotta i Mondiali. No a Italia 90». Ci andavo nel 2000. Nel 2008 organizzai un flash mob in strada per festeggiare la maggiore età della scritta. — P. 15

VISTI DA VICINO

Philip Roth, compleanno senza il festeggiato

ANTONIO MONDA

Martedì sera gli amici più cari si riuniranno in occasione del compleanno, e mangeranno in suo onore le sue pietanze preferite. Gibo molto semplice: gamberi, salmone affumicato e una torta Paradiso alta 18 centimetri, come quella che gli preparava la madre quando era bambino, in New Jersey. Judith Thurman e Ben Taylor, che hanno organizzato la celebrazione, vogliono che sia una serata allegra e senza pretese, «come sarebbe piaciuta a Philip». — P. 24



LA CINA E NOI: NODI RELATIVI E UN PROBLEMA AUTENTICO

AGOSTINO GIOVAGNOLI

Governare il futuro al tempo dei sovranisti e della non-sovrانيتà Il memorandum sulla 'Via della Seta' ha suscitato lo sdegno dei sovranisti. Qualcuno ha parlato addirittura di colonizzazione da parte della Cina. Ma una visita come quella del presidente cinese Xi o una proposta come quella di un memorandum d' intesa bilaterale non arrivano certo all' improvviso. Perché allora solo adesso questa denuncia? E poi sono anni che i cinesi comprano imprese italiane: non solo squadre di calcio come Inter e Milan, ma anche Telecom, un' azienda strategica per il sistema Italia.

La tecnologia Huawei su cui si accendono adesso i riflettori è già ampiamente utilizzata da Ferrovie dello Stato e altre grandi imprese pubbliche italiane. E così via. (Peraltro, anche gli altri Paesi europei si sono comportati allo stesso modo). Insomma, quella sulla 'Via della Seta' sembra molto una discussione sulla chiusura della stalla dopo che i buoi sono scappati.

Bisognerebbe, piuttosto, affrontare la questione di fondo. Sovranismo rimanda a sovranità, ma nessuno oggi sa più che cos' è veramente la sovranità. Parola molto antica, indica il potere assoluto di qualcuno su un territorio e una popolazione.

Già in età medievale è stata collegata al dovere del sovrano di proteggere i suoi sudditi e in età moderna a quello degli Stati nazionali di proteggere i propri cittadini. Fino a poco tempo fa, il controllo assoluto di un territorio da parte di un potere unico - il sovrano o lo Stato - rendeva tutto ciò possibile.

Ma è evidente che oggi i flussi di merci, capitali, persone, informazioni ecc. passano attraverso tutte le frontiere causando problemi nuovi e imprevisi e permettendo sempre meno a uno Stato nazionale di proteggere i propri cittadini. Ne scaturiscono paura, smarrimento, frustrazione. Oggi, infatti, abbiamo i sovranisti, ma non abbiamo la sovranità e il sovranismo - parola entrata solo di recente nel lessico politico italiano - esprime la crisi della sovranità, non indica come recuperarla. Peggio: rischia di aggravare il problema.

Vogliamo impedire che i cinesi investano per ampliare il porto di Trieste? Si può, ma ciò significa che le merci cinesi continueranno a transitare per Rotterdam per poi arrivare in tutt' Europa: significa, in altre parole, danneggiare l' economia italiana.

Di più: significa perdere sovranità. Perché oggi, la vera sovranità dipende assai più dalla vitalità di una società e di un' economia nazionale che dai soldati schierati in difesa di confini territoriali sempre meno rilevanti. Che fare dunque? Pronunciare affermazioni roboanti in difesa della sovranità nazionale e battere i pugni sul tavolo? La direzione da prendere è quella opposta. Nel tempo della globalizzazione la sovranità si afferma sviluppando scambi, accordi, alleanze. Solo così ci si può mettere il più possibile al riparo - ormai nessuno è più padrone al 100% in casa propria - da ingerenze, assalti, penetrazioni che possono avere la natura più diversa e imprevedibile: economiche, telematiche, politiche ecc. La visita del presidente Xi e la firma del memorandum - i contenuti specifici si possono definire successivamente - è una buona occasione per l' Italia. Un' Italia capace di pensare e pianificare il proprio futuro. Gli Stati Uniti sono contrari? Per essere convincenti, però, dovrebbero proporre qualcosa di diverso dagli inediti attacchi di Trump all' economia europea, che penalizzano anche l' Italia. Gli alleati europei sono preoccupati? Perché allora non concordare una politica unitaria nei confronti della Cina?

Solo l' Europa, non i singoli Stati europei, è in grado di trattare da pari a pari con il colosso asiatico.

Proprio la Cina costituisce un esempio eloquente in questo senso. Apparentemente, la sovranità cinese dispone di un potere politico, economico e militare che non dovrebbe farle temere alcunché. Ma la classe dirigente cinese non ragiona così e ha lanciato il progetto 'One Belt One Road' è perché sa che pure il suo futuro dipende da intese, negoziati, collaborazioni anche con chi è molto più piccolo. È giunta persino a sottoscrivere un Accordo con una sovranità che non dispone di territorio o popolazione (se non quelli strettamente necessari per garantire la libertà del



suo sovrano): la Santa Sede. E se la Cina ha fatto una cosa simile, conviene chiedersi se la sovranità si difende davvero ripetendo slogan del passato.

RIPRODUZIONE RISERVATA.

GEOPOLITICA. L'obiettivo di Pechino è di realizzare una rete di infrastrutture intercontinentali

LA VIA DELLA SETA SPINGERÀ LA CINA IN CIMA AL MONDO

Il progetto di Xi Jinping è già in fase di realizzazione e potrebbe portare molti vantaggi al made in Italy Ma il rischio è di importare un modello dittatoriale

MARINO SMIDERLE

Sempre più dittatura.

Da quando il Congresso del partito comunista ha ratificato all'unanimità la conferma di Xi Jinping alla guida senza limiti di mandato, la Cina può implementare con decisione la fase due del suo sviluppo economico globale: conquistare il resto del mondo. Senza sparare un colpo, per ora, ma comprando i Paesi che ci stanno. E finora una settantina, Italia compresa, hanno firmato i cosiddetti memorandum bilaterali che, secondo i più critici, altro non sono che contratti di cessione di sovranità. Dunque è questa la Belt and Road Initiative? Non è così semplice e non è tutto così negativo, ovviamente. Aprire le porte "fisiche" di questo enorme mercato può diventare una opportunità gigantesca, specie per il Belpaese ansioso di incrementare le esportazioni del Made in Italy. Ma quando una grande potenza come la Cina, destinata a raggiungere e superare il Pil degli Stati Uniti nel 2050, decide di avviare un progetto infrastrutturale globale come la BRI, che in italiano suonerebbe "Una cintura, una via" e che risulta però più immediato se, ispirandosi a Marco Polo, la definiamo come "La nuova Via della Seta", vuol dire che siamo di fronte a un mutamento epocale della scacchiera geopolitica. Il motivo è semplice: alla Cina di Xi Jinping non sta più bene questo ordine mondiale plasmato dalle potenze democratiche occidentali. Vuole contare di più e per farlo ha deciso di usare il tesoro di risorse finanziarie accumulato nel corso di trent'anni di sviluppo economico eccezionale. Dall'ottobre del 2013, quando Xi Jinping annunciò l'idea all'università Nazarbayev di Astana, in Kazakistan, i passi avanti concreti sono stati tanti significativi.

A cominciare dalla costituzione della Asian Infrastructure Investment Bank (AiiB), con un capitale di 100 miliardi di dollari, a cui hanno aderito circa cento Stati, tra cui potenze europee del calibro di Germania, Francia, Regno Unito e Italia con l'opposizione degli Stati Uniti che avrebbero preferito l'utilizzo della Banca Mondiale. Dalla bocca da fuoco finanziaria alle ruspe, il passo è stato breve. La strategia cinese si capisce bene guardando all'Africa. Qui Pechino è presente da tempo e ha interessi concreti, considerata la fame atavica di materie prime dell'economia cinese. La cronica carenza di mezzi dei Paesi africani sposata con le offerte di prestiti a tasso praticamente zero per costruire ferrovie, porti e aeroporti ha prodotto un mix efficace. Per la Cina, ovviamente, che ha distribuito cantieri nel continente nero e non si sa bene se e quando questi prestiti saranno rimborsati.

In caso contrario, le infrastrutture restano di proprietà cinese che può gestirle come meglio crede.

Ma queste cose non succedono solo in Africa. Un esempio tipico delle conseguenze della BRI si può vedere nel **porto** del Pireo, ad Atene, diventato di fatto cinese. «Oggi il **porto** del Pireo è al 67 per cento di proprietà di Cosco Shipping - scrive Paolo Bosso su ilPost.it - conglomerato di compagnie marittime e società navalmeccaniche da 130 mila dipendenti direttamente controllato dal governo di Pechino. Apparentemente un unico in Europa, inconcepibile in Italia, dove i porti sono gestiti da enti pubblici non economici e anche lontano dalla governance portuale anseatica, dove i porti sono società per azioni in cui partecipano lo Stato o il comune. Ma il Pireo non è proprio questo, un ente pubblico cinese, solo che si trova in Grecia? Un avamposto commerciale-strategico, direbbe un analista politico; una colonia, direbbe uno storico».

Che la Cina non fosse una San Vincenzo dedita alla beneficenza s'era capito da un pezzo. Resta da capire fino a che punto arrivano i vantaggi, indubbi, di Pechino adottando tale politica di "conquista", e fino a dove arrivano le opportunità, per esempio, dell'Italia che ha annunciato l'adesione al memorandum, per la gioia di Xi Jinping che non vede l'ora di far sventolare la bandiera cinese nel **porto** di **Trieste**, per cominciare.



La dittatura cinese ha lasciato una libertà ai propri cittadini: quella di far soldi. Capitalismo libero e urne elettorali sigillate. Si capisce perché gli Stati Uniti vogliono bloccare l'implementazione del 5G da parte di Huawei. E si capisce perché lungo la Via della Seta rischia di schiantarsi l'idea stessa di Occidente.

Urgono contromisure.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Generali: «I cinesi nel porto di Trieste? Rispettino le regole e sono i benvenuti»

Parla il numero due del Leone, Frédéric de Courtois: «Molto importanti sono la governance e l'ambiente»

Piercarlo Fiumanò TRIESTE. «Investimenti cinesi benvenuti in Italia a patto che si rispettino le regole di governance e gli standard ambientali»: il francese Frédéric de Courtois ha la responsabilità su tutte le aree chiave del business delle Generali, e in particolare l'area finanza. Il nuovo ruolo di General manager delle Generali è stato disegnato su di lui: dopo avere guidato i rivali di Axa in Italia dal 2007 al 2016, de Courtois oggi è di fatto il numero due del gruppo triestino dopo il Ceo Philippe Donnet.

Mentre l'Europa soffre il protezionismo di Trump, i grandi gruppi come il Leone continuano a guardare con interesse a piani di sviluppo in Asia e nei Paesi emergenti. Il gruppo triestino non si è mai fermato neppure di fronte alle crisi più dirompenti sui mercati. Tuttavia a Trieste si guarda con preoccupazione alle nuove tensioni geopolitiche globali fra chiusure e nuovi muri che possono complicare, e di molto, lo scenario mondiale. La compagnia è già presente in una decina di Paesi dell'area, dalla Cina a Hong Kong, passando per Filippine e Vietnam.

Le attività asiatiche valgono 2,4 miliardi di euro di premi e registrano i tassi di crescita più elevati. Comprensibile quindi che anche nel quartier generale triestino del Leone, nella città simbolo dello scontro sulla Via Della Seta e sul Memorandum Italia-Cina, si stia ragionando sulle conseguenze della contesa sugli investimenti cinesi in Italia. «In realtà non ci interessano le dispute specifiche sulla Cina. Siamo una grande impresa assicurativa e guardiamo con favore a un contesto di distensione. Ci preoccupa piuttosto un clima sui mercati che si è fatto improvvisamente difficile sul piano geopolitico. Mi riferisco alle chiusure, ai protezionismi, ai dazi commerciali». Lo aveva detto anche il Ceo Donnet: «L'invasione cinese? Per un grande gruppo come le Generali può essere preoccupante soltanto una possibile minaccia alla coesione dell'Europa e non mi pare che al momento questo pericolo ci sia».

Ma dobbiamo temere gli investimenti cinesi nel porto di Trieste? «In generale gli investimenti cinesi sono benvenuti se prevedono regole di governance e standard ambientali adeguati.

Se queste regole sono rispettate non ho nulla da obiettare soprattutto se ci riferiamo a investimenti in infrastrutture di lungo termine che possono fare bene al Paese». Peraltro il Leone si muove da anni nell'area asiatica attraverso joint venture con grandi gruppi all'insegna di una saggia realpolitik. In Cina le Generali dal 2002 hanno stretto una storica joint venture con il colosso petrolifero Cnpc (China National Petroleum): all'ombra della Grande Muraglia il gruppo è attivo assieme al colosso cinese sia nel ramo Vita (attraverso Generali China Life, una fra le cinque più importanti compagnie estere del Paese) che nel ramo Danni (attraverso Generali China Insurance).

Come sottolinea ancora de Courtois l'Asia e la Cina rappresentano da sempre un mercato strategico per le Generali: «È uno dei paesi centrali per il nostro gruppo dove siamo fra le prime cinque grandi compagnie internazionali. Nel 2020 l'Asia produrrà il 28% del new business value delle Generali e tra 15 anni in Cina ci potrebbe essere la compagnia più grande del gruppo.

Il governo di Pechino ha annunciato che consentirà anche alle compagnie straniere di avere la maggioranza di compagnie cinesi. Aspettiamo».

La Cina può essere un Paese complicato. «Condivido. Ma noi siamo soddisfatti. Assieme a China National Petroleum abbiamo da tempo avviato una joint venture molto buona e equilibrata con una quota del 50% ciascuno. Nel Paese ci sono opportunità di investimento ma anche di business perché i bisogni sono immensi.

Ad esempio abbiamo un ruolo importante con la nostra unità Generali Employee Benefits per bisogni di protezione soprattutto nel campo della salute e della protezione sanitaria». La corsa del Leone in Asia continua.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

CONFETRA E ASPT-ASTRA

Il sì degli operatori triestini: «Storica chance di sviluppo»

trieste. Assistono al tiramolla tra favorevoli, contrari e dubbiosi che da giorni si sta svolgendo a livello nazionale sulla Via della seta. Osservano la contrarietà manifestata da una parte consistente dell' imprenditoria friulana.

E davanti a tutte le incertezze che stanno avvolgendo gli accordi italo-cinesi sul porto di Trieste, hanno deciso di rompere il silenzio. «Il porto di Trieste non è in vendita e non esistono pericoli reali», dicono dunque in coro tutti i terminalisti, gli spedizionieri, le agenzie marittime e le imprese ferroviarie operanti a Trieste, favorevoli all' arrivo di investimenti esteri, cinesi o meno che siano.

La nota congiunta è firmata da Confetra Fvg e Aspt-Astra, organizzazioni di categoria presiedute a livello regionale da Stefano Visintin. Il quale si incarica di dare voce unitaria alle diverse realtà imprenditoriali attive all' interno dello scalo giuliano.

«Una politica concreta per mantenere il controllo della catena logistica - dice Visintin - non prevede di chiudersi a riccio. La partita che stiamo giocando è storica e si gioca ora. Da essa dipenderà una parte consistente del futuro economico e occupazionale del Friuli Venezia Giulia. Perdite di tempo o, peggio ancora, improvvisazioni, non ce le possiamo permettere».

L' imprenditore rassicura poi gli incerti: «Il Porto di Trieste, come tutti gli altri scali italiani, non è in vendita perché è materialmente e giuridicamente impossibile. Il demanio **marittimo** non è in vendita. È corretto invece parlare di concessioni, secondo una legge che prevede regole, diritti e doveri. E se le condizioni stabilite all' atto della firma della concessione non vengono rispettate, al concessionario si può revocare la concessione».

Per il rappresentante di Confetra e Aspt, «è altresì privo di fondamento il campanello d' allarme sul pericolo di contraffazione dei prodotti: un rischio sempre esistente, 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».

Visintin richiama inoltre il vantaggio competitivo che vede Trieste «unico Porto franco internazionale in Europa, la cui disciplina codificata è di diritto pubblico internazionale. Confidiamo - conclude così il presidente di Confetra Fvg e Aspt-Atra - che chi governa il paese sia consapevole di quale strumento di politica internazionale e commerciale dispone e quali ne siano (nel dettaglio) le regole».

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



Il Piccolo

Trieste

Porto, infondati i timori di colonizzazione cinese

Sulla nuova Via della seta e sul Porto di Trieste vanno fatte alcune precisazioni, distinguendo tra piano economico e geopolitico. Da un lato il mercato cinese, ulteriormente cresciuto negli ultimi anni, è molto appetibile per le aziende italiane. Dall' altro i rapporti Italia - Cina si inseriscono nelle relazioni tra il Paese Asiatico e l' Europa e nelle dinamiche tra Usa, Russia e Cina.

Di Via della seta si parla da tempo in Europa e in Italia, le perplessità sembrano emergere solo ultimamente. Che Trieste e Genova siano gli unici porti approdo del progetto cinese è frutto di un' iniziativa del governo italiano di oltre due anni fa, gestita insieme all' Ue nell' ambito della Eu-China connectivity platform, tavolo tecnico-politico per le relazioni Bruxelles-Pechino. Non è proposta autonoma di Trieste.

Le iniziative per lo scalo di Trieste in cui si potrebbero avere investimenti cinesi sono al momento due: il progetto Trihub - investimenti per infrastrutture ferroviarie nel Porto di Trieste, Villa Opicina, Monfalcone e Cervignano, presentato al tavolo Eu-Cina - e una manifestazione d' interesse per la società che sta realizzando la nuova piattaforma logistica e che poi la gestirà. Bisogna parlare di "concessioni", con durata limitata nel tempo, che devono rispettare normative italiane ed europee, che si aggiungerebbero alle tante concessioni a realtà straniere da tempo operanti sulle banchine triestine.

Il rischio "Pireo", porto ceduto ai cinesi dalla Grecia in default, non è fondato. I porti italiani sono Demanio, gestiti da Autorità emanazioni del ministero delle Infrastrutture, e non possono essere venduti. Che nel Porto di Trieste vi sia un' unica agenzia del lavoro, di proprietà pubblica, è ulteriore tutela per il regime contrattuale che può essere applicato a chi lavora in porto. Il Punto franco contribuisce all' attrattività del Porto di Trieste ed è un regime extra doganale e non extra territoriale e dunque non permette in alcun modo di "aggirare" le normative italiane ed europee. Consente vantaggi doganali per merci provenienti da Paesi extra Ue destinate a Paesi extra Ue e il differimento del pagamento delle tasse doganali finché la merce resta stoccata.

Perché quindi tanta attenzione su Trieste e la Via della seta ora?

La notevole crescita del Porto di Trieste lo ha reso una minaccia per gli scali del Nord Europa. Il Centro e l' Est Europa, mercati appetibili, sono raggiungibili in maniera sempre più rapida ed efficiente attraverso la "porta" di Trieste, i cui fondali naturali e l' esistente infrastrutturazione intermodale stanno trovando ulteriori asset nei nuovi e più frequenti collegamenti ferroviari e nella messa a sistema dei retroporti. Anche per questo alcuni scali si sono mossi in autonomia con la Cina; lo stesso hanno fatto altri Stati europei, senza suscitare il clamore che vediamo intorno all' Italia o a Trieste.

Lo sviluppo dello scalo di Trieste rappresenta già una leva importante per la crescita delle imprese di tutto il tessuto economico del Fvg e gli investimenti della Via della seta possono creare quindi occasioni di sviluppo per il territorio. Va fatto in modo di bilanciare gli scambi commerciali, facendo partire per la Cina tante, se non più, merci italiane di quante ne arrivano. E questo può avvenire accompagnando la crescita delle imprese italiane, che in quanto per lo più piccole e medie a volte faticano ad approcciarsi all' export.

Il dibattito internazionale sulla Via della seta si è acceso perché l' equilibrio tra le grandi potenze è stato messo di recente alla prova da dazi, iniziative protezionistiche, uscita da accordi... Al centro dell' attenzione però c' è piuttosto un' altra serie di infrastrutture, altrettanto importanti per lo sviluppo futuro delle aziende e fondamentalmente anche per questioni di interesse nazionale. Mi riferisco al 5G, necessario a tutte le forme di telecomunicazioni future e all' evoluzione 4.0 dell' industria. Una tecnologia di cui sono leader alcune aziende cinesi (Huawei e Lte) che si sono già offerte di contribuire a installarla in molte aree. I dubbi sull' effettiva riservatezza delle comunicazioni che vi passeranno e sui rischi di spionaggio di segreti di Stato o industriali sono condivisibili. A prescindere da chi vada a realizzare un' infrastruttura strategica e "sensibile" e poi a gestirla, è fondamentale che a livello governativo si attui tutto ciò che possa tutelare la protezione e la sicurezza delle informazioni.



-*presidente ConfindustriaVenezia Giulia BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Primo Magazine

Trieste

Trieste, firma di due memorandum of understanding

maurizio de cesare

16 marzo 2018 - Lunedì 18 marzo, alle ore 16.00 presso la Torre del Lloyd, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale firmerà due memorandum of understanding per implementare le relazioni ferroviarie tra il porto di Trieste e l'hinterland di riferimento nel Centro-est Europa. Il primo memorandum sarà firmato da Andreas Matthä, CEO di ÖBB, Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Il secondo memorandum sarà firmato da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erik Regter, executive member del Consiglio di Amministrazione di Rail Cargo Austria (RCA).

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente internet sono considerati con Google, in quanto alla metrica delle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

VETTERIORE INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONCERTI - LAURA CONI - LISTINO

Trieste, firma di due memorandum of understanding

di Maurizio De Cesare - 12 MAR 2018 - 16:01

16 marzo 2018 - Lunedì 18 marzo, alle ore 16.00 presso la Torre del Lloyd, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale firmerà due memorandum of understanding per implementare le relazioni ferroviarie tra il porto di Trieste e l'hinterland di riferimento nel Centro-est Europa. Il primo memorandum sarà firmato da Andreas Matthä, CEO di ÖBB, Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Il secondo memorandum sarà firmato da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erik Regter, executive member del Consiglio di Amministrazione di Rail Cargo Austria (RCA).

TELEFONO E NUMERI VERDI

- SCOPRENDA 11038
- SHIPPING 11039
- LOGISTICA E TRASPORTI 11040
- INFRASTRUTTURE 11041
- NAUTICA 11042
- EVENTI TERRORE 11043
- CULTURA 11044
- DIRITTO - FISCO 11045

ASSOCIAMBA
Cofidec - Via Venezia 101

Pris - Associazione promozionale la cultura Slovena
16 marzo 2018

Asoci di Sistem Portul del Mare Adriatic Orientale
16 marzo 2018

Industria Italiana e la produttività
16 marzo 2018

PREVIOUS
Economicità del Mare - Polaris, 21 marzo 2018

NEXT
Economicità italiana e la produttività

TEST & COMMENTI - ALGARE - DISQUE - FACEBOOK

Recent comments

Invia il tuo commento.

PORTO GINTERPORTO

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti del Porto

CARGO MAE

La ferrovia Torino-Lione e riflessi sul porto di Trieste

TRIESTE Una nuova analisi costi benefici che dimostra la validità dell'opera, le tesi sulla necessità di rinnovare le infrastrutture esistenti, i rischi che si creino percorsi alternativi per tagliare fuori l'Italia, ma anche la tesi secondo la quale non si tratta in alcun modo di un'opera prioritaria. Questo, in estrema sintesi, quanto emerso dal recente incontro organizzato dal Propeller Club di Trieste, avente per oggetto il collegamento ferroviario Lione-Torino quale tratta del Corridoio Ten-T da Lisbona a Kiev e le possibili conseguenze per l'economia del Friuli Venezia Giulia ed il Porto di Trieste, legate alla realizzazione dell'opera.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'La ferrovia Torino-Lione e riflessi sul porto di Trieste', dated 16 March 2019. The article text is partially visible, discussing cost-benefit analysis and infrastructure renewal. Below the text is a social media sharing section with buttons for Facebook, Twitter, and Google+. A download PDF button is also present. The right sidebar contains various advertisements and logos, including FEDESPEDE, LE NAVI, CONSOLOGI, FERCAM, and ASSIMA. At the bottom, there is a 'LASCIA UN COMMENTO' section with a text input field.

Sequels - Gemona, progetto bocciato da Legambiente

Il presidente del circolo di Pinzano Lorenzo Amat: tuteliamo il territorio «Siamo davanti a cambiamenti epocali per trasporti e spostamenti delle persone»

LORENZO PADOVAN

PINZANO «Nel giorno dello sciopero per il futuro, che ha visto decine di migliaia di studenti mobilitati in tutta la regione per chiedere con forza l'attuazione di politiche adatte a contrastare le emissioni di gas serra all'origine del riscaldamento del pianeta, rimaniamo interdetti nell'assistere ad un convegno che propone quale connettività per il territorio dello spilimberghese niente meno che la realizzazione di un nuovo collegamento viario tra Sequals e Gemona». Parole del presidente del Circolo di Pinzano di Legambiente Lorenzo Amat.

L' **AUTOSTRADA FOLLE** «Davanti alla manifesta e spettacolare inefficacia degli interventi messi in atto per contrastare l'aumento della temperatura del pianeta evidenziata negli ultimi anni, mancava la riproposizione di una autostrada - prosegue -, proprio quell'autostrada che già 10 anni fa è stata notevolmente ridimensionata nelle sue supposte prerogative di creare una qualche forma di sviluppo per la regione ed i territori, se si esclude ovviamente lo sviluppo di chi la costruisce».

FUTURO E TRASPORTI «Oggi siamo davanti a cambiamenti epocali in tema di trasporti e spostamenti delle persone, dove non ci sono più le certezze che si potevano avere fino a qualche tempo fa su quali mezzi di trasporto si debbano usare in ragione delle distanze di percorrenza, delle tipologie di utenza e dei costi cui si può chiedere di partecipare - è l'analisi degli ambientalisti -. Sbagliare investimenti in questo settore vuol dire mettere a repentaglio l'ambiente, l'economia, la sicurezza sociale. Ma evitare gli sbagli non basta. Bisogna avere la capacità di investire in infrastrutture efficienti dal punto di vista ambientale, che vadano nella direzione di abbattere le emissioni e raggiungere l'obiettivo di stare ben al disotto dei 2° di aumento medio della temperatura al 2050».

TRAFFICO MERCI «Ed è incontrovertibile ormai l'assunzione di maggiori responsabilità nel campo delle infrastrutture per il trasporto delle merci anche alla luce dei rilevanti interessi che coinvolgono la nostra regione su questo versante - ricorda Amat -. Ad oggi infatti i grandi aumenti di traffico merci attesi al **porto di Trieste**, e riferiti alla cosiddetta Via della seta, sono generati da sistemi logistici legati strettamente allo sviluppo della intermodalità del trasporto marittimo e ferroviario, vale a dire il trasporto, sulle tratte medio grandi, degli autotreni su navi traghetto o su ferrovia. Non tener conto di questa realtà, che è ormai sotto gli occhi di tutti, significa tagliar fuori da ogni futura ipotesi di sviluppo il comparto industriale in modo particolare».

POLITICA E AMBIENTE «Con queste ragioni e con la grande spinta che deriva oggi dalla straordinaria esperienza di questi giovani nella nostra regione - conclude il presidente di Legambiente della pedemontana -, possiamo credere che la politica debba mettere in atto azioni adeguate ad affrontare questi scenari la cui centralità ambientale oggi è fuori da ogni dubbio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Via della Seta convince le imprese «Il business del futuro è con i cinesi»

Zoppas: «Serve cautela». Il leghista Marcato: «Schiena dritta ma non sono gli invasori»

Gianni Favero

veneziana Cina, come sempre fra seduzione e inquietudine. Il Nordest italiano, come una quindicina d'anni fa, è ancora tormentato e non sa risolversi su quale sia il volto da mostrare alla grande potenza orientale. Nei primi anni Duemila la spina nel fianco erano i prodotti d'imitazione a bassissimo prezzo che dilagavano sui nostri mercati anche se non erano poche le aziende venete che in Cina piantavano stabilimenti. Ora l'ansia si chiama Via della Seta, un gigantesco canale commerciale che Pechino intende aprire per avvicinare l'Occidente. Portare capitali, offrire affari, issare bandiere su terminal marittimi e terrestri. E un'idea comune fra industria e politica, come spesso accade in troppi momenti sfidanti, non c'è.

«L'obiettivo principale della Via della Seta - è la visione di Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto - deve essere quello di accrescere le esportazioni dei prodotti Made in Italy in Cina e non di fornire una ulteriore via preferenziale all'ingresso di merci cinesi nel nostro territorio. La nostra manifattura va assolutamente salvaguardata. Il nostro Governo ha la delicata responsabilità di garantire uno stabile equilibrio tra i rapporti che manteniamo con l'Occidente e quelli con l'Oriente».

Secondo Alberto Baban, presidente di Venetwork ed ex presidente della Piccola Industria di Confindustria, i cinesi sono interessati ad arrivare qui per «annusare quanto sia possibile una nostra interazione con loro. E anche noi siamo molto interessati perché, quando c'è mercato, il know how che abbiamo diventa esplosivo. Ma ci vuole un'attenzione molto raffinata, l'interlocutore cinese gioca con regole diverse rispetto alla contrattazione tipica nelle democrazie liberali». Rischi di copiatura? «Copieranno immediatamente e sempre meglio ogni prodotto di eccellenza - pronostica Alfeo Ortolan, fondatore e presidente di Maeg Costruzioni, di Vazzola (Treviso), grande player delle infrastrutture in acciaio - ma noi dovremo sempre essere un passo più avanti. Se siamo aperti a questa mentalità il mondo continueremo a viverlo, se pensassimo invece a strumenti di protezionismo il declino sarebbe assicurato». Ad operare sempre più intensamente sul tracciato della Via della Seta è poi la veneta Dba Group, che si occupa di ingegnerizzazione infrastrutturale. «Nei prossimi 10 anni, nel nostro settore - dice il presidente, Francesco De Bettin - si prevedono investimenti pari a 10 volte il piano Marshall. Solo che le finanze le mettono i cinesi e non gli americani ed è evidente che noi andiamo là dove i soldi ci sono».

Mille attenzioni, perciò, ma guai a girare le spalle per non vedere. Anzi, se la Cina offre business cercare di essere fra i primi e su questo il mondo produttivo veneto pare essere compatto. E nella politica?

Molta più confusione, anche sotto la stessa bandiera. Pochi giorni fa il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, a proposito della «One Belt-One Road» (definizione tecnica del progetto transcontinentale) ha parlato a chiare lettere di «una nuova forma di colonizzazione. I cinesi hanno già invaso l'Africa e ora si preparano a farlo anche con l'Europa, con i nostri porti.

Dobbiamo creare gli anticorpi per difenderci da questa invasione». Dunque palizzate e cani da guardia. Roberto Marcato, il suo assessore allo Sviluppo economico, però, pare avere una visione un tantino differente.

«Immaginare di poter erigere delle barriere sui confini economici - ha detto ieri - è praticamente impossibile. Tra l'altro noi stiamo lavorando con il porto di Venezia perché questo diventi un approdo sempre più interessante, ma dobbiamo avere con i cinesi la capacità di impostare un rapporto alla pari. Schiena dritta.

Se immaginano l'Italia come paese di conquista sbagliano e, del resto, non credo sia nel loro interesse perché - chiude l'assessore - andrebbero a snaturare un unicum di know how che non ha pari nel mondo».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La Via della seta incassa il sì di Confindustria e Porto

Zoppas: «È una grande opportunità, ma attenzione agli asset strategici» Musolino: «Bene l' accordo con la Cina, non sia però una strada a senso unico»

veneziana. Porto di Venezia e Veneto imprenditoriale non bocciano il Memorandum d' Intesa tra Italia e Cina sulla "Belt & Road Initiative" ("la Via della Seta"). Bene sviluppare i traffici commerciali tra i due Paesi, massima attenzione invece sugli investimenti cinesi che grazie all' accordo potrebbero riversarsi su asset strategici italiani.

I contenuti dell' accordo non sono stati ancora resi noti e in particolare ad interessare sono i circa 50 accordi bilaterali che lo accompagnano. «In attesa di conoscere nel dettaglio i contenuti dell' accordo, il Memorandum può essere una opportunità per il nostro export, in un momento in cui questo conosce una fase di rallentamento che ci preoccupa, essendo una delle poche armi di cui disponiamo per contrastare il trend negativo dell' economia interna», spiega Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto.

Gli imprenditori veneti chiedono al governo il massimo impegno per «accrescere le esportazioni del Made in Italy in Cina» e di non «fornire un' ulteriore via preferenziale all' ingresso di merci cinesi nel nostro territorio: la nostra manifattura va assolutamente salvaguardata».

La nuova Via della Seta punta a migliorare i collegamenti commerciali tra Europa, Africa Orientale e Estremo Oriente, attraverso infrastrutture via terra e collegamenti via mare, con punti terminali i porti dell' Alto Adriatico. Per la sua realizzazione il governo di Pechino ha già stanziato oltre 100 miliardi di dollari. «E' un bene avere un accordo con la Cina, un grande paese che sta portando il Mediterraneo al centro dei traffici mondiali - commenta il presidente Pino Musolino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia -. La via della Seta non può essere però una strada a senso unico: siamo un grande paese manifatturiero, che produce merci di qualità e ci devono essere garantite condizioni di parità per chi vuole sportare in Cina. Lo scopo del porto di Venezia è far crescere l' economia dell' entroterra, creare valore sul territorio grazie a maggiori scambi commerciali, se questo lo possiamo fare sfruttando la via della Seta, ben venga».

Venezia è l' unico porto europeo che ha sottoscritto un accordo con quello greco del Pireo, in mano cinese, con collegamenti settimanali.

Ora i cinesi potrebbero essere interessati ad investire anche nella costruzione del nuovo terminal container Montesyndial a Porto Marghera. Braccio operativo del governo cinese sono il gruppo Cccc (China communications construction company), terza società di costruzioni al mondo, e Cosco (China ocean shipping company) che gestisce il porto del Pireo, il più grande della Grecia. «Stiamo costituendo un' area di circa 90 ettari per creare un moderno terminal integrato - prosegue Musolino -. All' interno di questo progetto possono essere presenti investitori stranieri, la gara è ovviamente aperta a tutti, cinesi compresi. Il memorandum non lo conosce nessuno completamente, escluso i governi, e soprattutto il contenuto dei 50 accordi collaterali, che meriterebbero molta attenzione».

Il Porto di Trieste rappresenta nel nord Italia l' unico porto franco e questo costituisce un indubbio vantaggio economico, che fa gola ai competitors internazionali.

Anche a Venezia si sta lavorando per realizzare una zona economica speciale (Zes) a Porto Marghera. «Vogliamo portare Venezia, il suo porto e tutto il Nordest al centro delle nuove rotte mercantili che si stanno definendo - conclude Zoppas -. Per questo è necessario che intesa commerciale e governance di asset strategici, che invece vanno difesi anche attraverso lo strumento della golden power, rimangano partite ben distinte».

--Nicola Brillo BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i dati

Cgia: il gap infrastrutture ci costa 40 miliardi

VENEZIA. Il gap infrastrutturale italiano costa 40 miliardi, ci fa perdere 70 miliardi di export e ci costringe a 38 ore di code all'anno. Lo dice la Cgia in una nota che elaborando i dati del ministero dei Trasporti, Sace e Commissione europea lancia l'allarme competitività.

Rispetto alla Germania, ricorda l'associazione, l'Italia sconta un gap del 24% per la qualità delle strade; del 40% per l'efficienza dei servizi ferroviari; del 18% per quella dei servizi portuali; del 199% per la copertura della linea internet ultraveloce. Secondo gli artigiani, oltre alla realizzazione delle grandi infrastrutture materiali e immateriali, c'è bisogno di compiere molti interventi 'minori' ma indispensabili per la messa in sicurezza di tanti cittadini e di molte città e piccoli paesi. L'88% degli 8 mila Comuni ha almeno un'area classificata ad alto rischio idrogeologico; il 40% circa delle abitazioni di edilizia residenziale pubblica è in zone ad alto rischio sismico; su circa 6.000 opere censite (gallerie, ponti, viadotti, etc.) quasi 2000 necessitano di interventi urgenti; il 38% dell'acqua trasportata dal sistema idrico si perde a causa dell'alto livello di deterioramento della rete.

Investimenti esteri
Ecco il "tesoro" delle 7 mila aziende attive oltreconfine

NORDEST ECONOMIA
Partecipare estero, il sistema cresce

Cgia: il gap infrastrutture ci costa 40 miliardi

Del Vecchio spinge Milleri: Scontro aperto in Essilur. Convocato un cda di crisi

Cgia, il gap infrastrutturale ci costa 80 miliardi l' anno

LA RICERCA VENEZIA Il gap infrastrutturale italiano costa 40 miliardi, ci fa perdere 70 miliardi di export e ci costringe a 38 ore di code all' anno. È quanto ricorda la Cgia in una nota che elaborando i dati del ministero dei Trasporti, Sace e Commissione europea lancia l' allarme competitività. Rispetto alla Germania, ricorda l' associazione, l' Italia sconta un gap del 24% per la qualità delle strade; del 40% per l' efficienza dei servizi ferroviari; del 18% per quella dei servizi **portuali**; del 199% per la copertura della linea internet ultraveloce. Secondo gli artigiani, oltre alla realizzazione delle grandi infrastrutture materiali e immateriali, c' è bisogno di compiere molti interventi minori ma indispensabili per la messa in sicurezza di tanti cittadini e di molte città e piccoli paesi.

L' 88% degli 8 mila Comuni ha almeno un' area classificata ad alto rischio idrogeologico; il 40% circa delle abitazioni di edilizia residenziale pubblica è in zone ad alto rischio sismico; su circa 6.000 opere censite (gallerie, ponti, viadotti, etc.) quasi 2.000 necessitano di interventi urgenti; il 38% dell' acqua trasportata dal sistema idrico pubblico si perde per strada a causa dell' elevato livello di deterioramento della rete. La Cgia si dice convinta che «la realizzazione delle grandi infrastrutture non escluda la messa in sicurezza del Paese e viceversa».

The image shows a page from the newspaper 'Economia'. The main headline is 'Bankitalia blocca il Conto Arancio' with a sub-headline 'Non rispettate le normative anti-riciclaggio, big non puoi acquistare più nulla il disordine sulla commissione che decide sui rimborsi'. Other headlines include 'Cantieristica: l'industria di design', 'Fornitori vana un danno sperperato', 'L'Inps, pronta la lista dei grandi soci Moratti e Masilli confermati al vertice', 'Confartigianato: troppo pochi gli addetti Inail per il Veneto', and 'Cgia, il gap infrastrutturale ci costa 80 miliardi l'anno'. There are several small images and portraits of people, including a man in a suit and a boat on the water.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I traffici marittimi e i conflitti del passato

Via della seta, nome affascinante e fortemente riduttivo ai nostri giorni come nel mondo antico, quando Roma, che ben poco produceva, rovinò le sue finanze per importare e godere dei raffinati prodotti orientali.

Del resto solo nel 1877 venne coniato questo nome per indicare l'intricato e difforme reticolo di percorsi che si svilupparono, nei secoli, per ben 8000 chilometri. Partendo dalla Cina esso raggiungeva il Medio Oriente e l'Europa, per mezzo di vie carovaniere che attraversavano deserti e altissimi passi montani. Il nome, che meglio sarebbe declinare in vie della seta, infatti evoca cammelli, caravanserragli, carovane, ma non furono da meno le vie fluviali e marittime, che caricate le mercanzie salpavano dai grandi empori di Tana e Trebisonda, sul Mar Nero.

Il viaggio della rotta commerciale più significativo della storia durava per vari mesi e superate le difficoltà geografiche doveva affrontare quelle geopolitiche che in alcuni casi, per evitare stati ostili, obbligavano ad allungare ulteriormente il percorso.

Ad accogliere tutto questo ben di Dio (oltre alla seta, spezie, gioielli, profumi, coloranti) c'era la Repubblica di Venezia, la porta d'Oriente. Grazie alla sua collocazione di frontiera tra due grandi aree economiche, Venezia fu per secoli il vero crocevia tra gli scambi di due mondi, l'orientale e l'europeo, anche se tale egemonia non fu indolore.

Ora come allora, tra gli Stati che improntavano la loro economia sui traffici **marittimi**, repubbliche marinare, Portogallo, si scatenò una competizione globale (ricordiamo che il mondo a quel tempo era racchiuso nel Mediterraneo), senza esclusione di colpi per l'acquisizione di punti strategici, quali porti protetti, isole, passaggi obbligatori per gli stretti che davano accesso al Mar Nero, con conseguenza di guerre per privilegi doganali ed esenzioni. Ne sorsero lunghi conflitti che comportarono la scomparsa sullo scenario marittimo commerciale del Mediterraneo di città come Pisa e Genova e che, con la Guerra di Chioggia (1380), portò la Serenissima a un passo dalla catastrofe.

--* Scrittrice, Venezia.

LETTERE E OPINIONI 17

DITELLO ALLA NUOVA

Brugnara, autonomia locale per la spinta alla Venezia metropolitana

L'INTERVENUTO
C'è una nuova sfida politica per il centro-sinistra. Si chiama Brugnara. È un paese di 12 mila abitanti, in provincia di Padova, che ha chiesto di essere inglobato nella Venezia metropolitana. Il sindaco, Roberto Brugnara, ha chiesto di essere inglobato nella Venezia metropolitana. Il sindaco, Roberto Brugnara, ha chiesto di essere inglobato nella Venezia metropolitana.

LETTURE
Autorevole e bravo paggio sorretto

VIAGGIARE A MARIBRUGNARA
Prima venga l'economia dei nostri territori

VIAGGIARE A MARIBRUGNARA
I traffici marittimi e i conflitti del passato

... (il resto del contenuto del riquadro è illeggibile a causa della risoluzione)



Intervista Rixi (Lega)

"I nostri porti non finiranno a Pechino"

MASSIMO MINELLA

GENOVA Da una parte ci sono gli americani «che non possiamo far irritare».

Dall'altra i cinesi «che non vanno combattuti anche perché sono già nei nostri porti». E allora, Edoardo Rixi, viceministro ai Trasporti, leghista, sceglie la terza via, quella del «dialogo negoziato».

Genovese, amico fidato di Matteo Salvini, Rixi spinge per una riflessione sul tema della Via della Seta che parta dalla situazione esistente. «Perché in troppi parlano senza sapere», aggiunge.

E invece, lei, viceministro Rixi, come affronta la materia?

«Con una considerazione molto serena, che si rifà alla situazione esistente. Le faccio solo il caso di Genova, che è stato indicato come uno dei terminali potenziali della Via della Seta. Già il trenta per cento del traffico portuale è con la Cina e a Vado Ligure, che fa sempre capo all'authority di Genova, i cinesi hanno il 49 per cento della piattaforma destinata a ospitare i container. Proseguo?»

» Prego.

«Sempre l'authority genovese ha stretto un accordo con un grande gruppo di infrastrutture cinesi, la Cccc e l'agente marittimo locale (la Fratelli Cosulich n.d.r.)

) rappresenta la compagnia di Stato Cosco da trent'anni».

E quindi?

«Quindi dico che questa materia va governata nel modo giusto. Mi spiego. Se il gruppo cinese di infrastrutture offre il suo know how per realizzare il bando per la costruzione della nuova diga del porto, si ferma lì, perché non possiamo pensare che chi progetta il bando poi costruisca anche l'opera. A costruirla saranno le imprese italiane».

Prima gli italiani, quindi, anche nei porti.

«Non facciamone una questione di slogan, ma cerchiamo di essere concreti. Si può pensare con un accordo politico di vincolare dei porti a terminali di progetti fra Stati? Io dico proprio di no, perché poi è sempre il mercato a decidere. Voler procedere in modo diverso sarebbe una forzatura e finiremmo per irritare gli americani. Cerchiamo invece di costruire infrastrutture efficienti nel nostro Paese, consentendo così alla merce che arriva nei nostri porti di correre su tutte le reti europee. Genova può servire benissimo il Nord Europa, Trieste l'Est Europeo, fino ai Balcani e all'Ungheria».

Ma alla fine come si esce da questa situazione che rischia di mettere in difficoltà i rapporti dentro al governo?

«Con una gestione consapevole del tema, in totale serenità e trasparenza, cominciando con lo sviluppo delle infrastrutture in Italia, Terzo Valico, Tav, tutto ciò che serve davvero alla merce».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

PREOCCUPAZIONE DELLA CNA

Risarcimenti ai Tir, allarme su tempi e fondi a disposizione

Le richieste all' Autorità di sistema portuale possono essere presentate dalle imprese danneggiate sino al prossimo giugno

Matteo Dell' Antico La Cna-Fita genovese lancia l' allarme sui tempi sui fondi a favore dell' autotrasporto dopo il crollo di Ponte Morandi. Le imprese i cui Tir hanno attraversato la città dopo lo scorso 14 agosto, infatti, hanno diritto ad un risarcimento economico per i disagi subiti e i costi aggiuntivi affrontati.

Le richieste possono essere presentate sino a giugno all' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona. «Se è vero che l' inserimento informatico delle richieste avverrà nel mese di maggio -dice Roberto Gennai, Cna-Fita Genova- è assolutamente indispensabile che gli interessati si attivino al più presto per preparare il lavoro di istruttoria e la documentazione necessaria altrimenti ci sarà un rischio tilt. I viaggi ammissibili- prosegue- sono divisi in quattro categorie: partenza e/o destinazione porto di Genova, spostamenti all' interno dei terminal portuali, partenza e/o destinazione comune di Genova e attraversamento di Genova». Le imprese possono registrarsi e procedere autonomamente sul sito dell' Authority oppure utilizzare un centro servizi accreditato. Il decreto Genova ha stanziato 20 milioni di euro alle imprese dell' autotrasporto per il ristoro dei viaggi effettuati da 15 agosto al 31 dicembre 2018. «Speriamo i fondi siano sufficienti», chiude Gennai.

Il ministero dei Trasporti ha stabilito per le aziende dell' autotrasporto che hanno subito danni a causa del crollo di Ponte Morandi un risarcimento di 20 euro a viaggio e per il periodo che va da agosto a dicembre, secondo il Mit, è ragionevole «ipotizzare un numero complessivo almeno di un milione di viaggi per i quali ammettere il ristoro». Da Roma, all' inizio di quest' anno, sono già stati trasferiti i venti milioni di euro stanziati per l' anno scorso nelle casse del commissario delegato per l' emergenza del crollo del Morandi, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti.

Buona parte delle aziende che beneficeranno dei risarcimenti sono imprese che operano in ambito portuale. Lo scalo genovese, infatti, movimentava quasi 5.000 mezzi pesanti al giorno, di questi circa duemila - prima del crollo - transitavano su Ponte Morandi. Lo scorso settembre è stata aperta ai Tir la nuova "Via della Superba", la strada a mare che corre all' interno del porto e alle aree industriali dell' ex Ilva riservata al traffico diretto in porto. Il collegamento è stato creato per agevolare la movimentazione dei Tir in città dopo il crollo del viadotto: ha una lunghezza complessiva di circa cinque chilometri e dalla zona di San Benigno arriva sino allo stabilimento ex Ilva di Cornigliano.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.



Intervista

L'assessore Campora "Su risparmio energetico e mezzi ecologici stiamo correndo ai ripari"

«Il divieto di circolazione per i veicoli e moto Euro 0 e 1 dalle 7 di mattina alle 19 verrà discussa entro questo mese, ma dobbiamo stabilire quando entrerà in vigore». L'assessore all' Ambiente, Matteo Campora, detta i tempi sul provvedimento anti-smog. Una certezza c'è: secondo la Direzione Mobilità, l'area in cui sarà vietato circolare sarà una sorta di cerchio tra Principe e Brignole, quindi è stato inserito anche il centro, mentre saranno esclusi i quartieri di San Fruttuoso, Marassi, Albaro (fino a Nervi), Castelletto, Sampierdarena (fino a Voltri). È una delle mosse che il Comune porta avanti per alleggerire il peso di biossido di azoto e Pm 10. Un progetto urbano-ambientale che tocca diversi temi.

Una delle priorità contenute del Piano Aria è l'efficienza energetica.

«Genova è capofila del progetto Gen-lus a cui partecipano trenta comuni della città metropolitana che prevede la sostituzioni di caldaie e impianti per il risparmio energetico e la riduzione delle emissioni. A Tursi, per esempio, è iniziato cambiando gli infissi, mentre nelle scuole verranno sostituire le caldaie con impianti ad alto rendimento e basso impatto ambientale».

Ma i palazzi inquinano come la macchine?

«Hanno un peso, non lo stesso ovviamente. Per questo con Anaci - l'associazione degli amministratori di condominio - stiamo portando avanti un discorso di informazione sugli aiuti statali per incentivare lavori come i "cappotti termici" in fase di rifacimento delle facciate, la sostituzioni delle centrali termiche, le pompe di calore».

Ritornando all'inquinamento provocato dai vecchi mezzi, oltre alle misure "repressive", come intendete muovervi?

«La sostituzione a scalare dei mezzi pubblici a motore termico con quelli elettrici e ritornerà la campagna di rottamazione con incentivi per chi acquista bici e scooter elettrici, e in più verranno installate da Enel X cento colonnine di ricarica. Inoltre, è stato sottoscritto un protocollo tra Regione e **Autorità Portuale** per l'utilizzo di combustibile a basso contenuto di zolfo da utilizzare nelle aree portuali e sta per essere assegnato l'appalto per l'elettrificazione della banchine di Pra'».

Ambiente vuol dire anche buone pratiche.

«Con Amiu da qualche mese è partito un progetto che promuove la differenziata coinvolgendo 250 classi. C'è Ricibo per il recupero e redistribuzione delle eccedenze alimentari a fini di solidarietà sociale nel territorio del Comune che ha come capofila la Comunità San Benedetto al Porto. Tra l'altro ci sono vantaggi per i commercianti che aderiscono, perché scatta una diminuzione della Tari».

Uno dei problemi di Genova, è la mancanza di un impianto Tmb (Trattamento meccanico biologico)...

«La realizzazione inizierà nel 2020 e ci permetterà di trattare 100 mila tonnellate. Inoltre, su questo argomento, ripartirà il piano di sviluppo dell'umido con il posizionamento di cassonetti a levante che si è fermato per il crollo di ponte Morandi».

- s.o. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il documento

Tira una brutta aria l'analisi Legambiente punisce Genova

STEFANO ORIGONE

Tira una brutta aria a Genova. Lo dicono i dati dell'analisi portata avanti da Legambiente nelle campagne "Pm10 ti tengo d'occhio" e "Ozono ti tengo d'occhio" raccolte nel dossier "Mal'aria". Una città che si è aggiudicata la patente di poco green (69° posto nella classifica ecosistema Urbano), impigliata in un ricorso al Tar per il bando della sostituzione di 55 mila vecchie lampadine con quella led (una partita da 20 milioni) e soprattutto con il problema della raccolta differenziata ferma al palo: 33,9%, quando l'obiettivo da raggiungere entro il 2018 era del 50% per evitare un aumento della bolletta Tari. Una scarsa attenzione all'ambiente anche da parte dei cittadini, considerato che la Liguria è al 12° posto per reati ambientali, ma prima tra le regioni del Nord Ovest con un illecito all'anno ogni 6.000 abitanti. Addentrandosi del dossier, emerge che le tre principali fonti di inquinamento sono le emissioni provenienti dalle attività portuali e industriali, dal traffico moto-veicolare. La Commissione Europea ha deferito alla Corte di Giustizia dell'Ue l'Italia per il mancato rispetto della direttiva sulla qualità dell'aria, in particolare per quanto riguarda i limiti massimi consentiti di biossido di azoto. L'Italia avrebbe dovuto adeguarsi agli obblighi entro il 2010: i limiti da non superare sono due, uno annuale (40 microgrammi per metro cubo) e l'altro orario (200 microgrammi per metro cubo, da non superare per più di 18 giorni l'anno). L'elenco comprende Torino, Milano, Bergamo, Brescia, ma in particolare è Genova ad avere la maglia nera. Il Comune evita la scadenza dell'1 marzo per mettersi in regola, puntando sulla proroga avuta per via del crollo di ponte Morandi, ma da ottobre ha intenzione di combattere con una serie di divieti con il blocco di scooter e auto Euro 0 e 1. Se per le PM10 si registra un tendenziale miglioramento (dai dati Arpal i giorni di sfioramento nel 2018 sono stati cinque contro i nove del 2017) preoccupano gli sfioramenti dell'ozono: i genovesi sono esposti ad un grave inquinamento almeno per quattro mesi all'anno (103 giorni) contro il limite che è di 25 giorni). La maglia nera: in via Ungaretti a Pegli per 103 giorni nel 2018 sono stati sfiorati i livelli massimi. La responsabilità della sua presenza sono da addebitare alla produzione dei suoi precursori, due famiglie di molecole, gli ossidi d'azoto (NOx) e le sostanze organiche volatili (COV) provenienti dalle attività di combustione. «Su questi due precursori vi è estrema lentezza, rispetto all'entità del problema, nell'intervenire per migliorare la qualità dell'aria che respirano i cittadini e aumentare di conseguenza la qualità della vita - spiega Santa Grammatico, presidente di Legambiente Liguria -. Gli enti proposti, pur mettendo nero su bianco nella pianificazione prevista per legge - Piano di miglioramento della qualità dell'aria e Piano d'azione, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - misure strutturali che sarebbero capaci di abbattere drasticamente le concentrazioni di inquinanti presenti e, di conseguenza, di riportare l'aria a livelli qualitativamente accettabili, non passano davvero all'azione». In passato, come oggi, a Genova si pratica bene e si razzola male, sacrificando spazi pubblici a favore della mobilità privata. Basti pensare ai parcheggi ricavati tracciando le righe blu sui marciapiedi a discapito dei pedoni o la mancata implementazione delle corsie preferenziali per rendere il trasporto pubblico competitivo, l'infinito dibattito sulla reintroduzione del tram, i passi indietro sulla integrazione tariffaria tra i diversi mezzi di trasporto collettivi, l'assenza di azioni concrete che premiano chi, sempre più spesso, utilizza la bicicletta e di nuove pedonalizzazioni per restituire spazio pubblico ai cittadini. «Ci aspettavamo, anche a seguito della tragedia del Ponte Morandi - commenta Santo Grammatico - una riflessione più attenta e puntuale sulla possibilità che gli interventi in emergenza, per consentire gli spostamenti dei cittadini in Val Polcevera e complessivamente in tutta la città, fossero accompagnati da scelte che privilegiassero il trasporto pubblico locale che è invece rimasto al palo, enfatizzando e velocizzando gli interventi per l'apertura di nuove strade strada del Papa, via 30 Giugno - che hanno portato ancora inquinamento atmosferico e acustico in città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Intervista L'azione dei cappellani del lavoro nelle aziende è un segnale di attenzione quotidiana Nell'omelia del cardinale l'invito al superamento della conflittualità e degli interessi particolari

Monsignor Molinari 'Genova rilancia l'industria e il porto se smette di dividersi su tutto'

MASSIMO MINELLA

«Scendere per potersi rialzare».

Così l'arcivescovo di **Genova** Angelo Bagnasco riassume il momento che la città vive, richiamando la sua comunità all'appuntamento del 19 marzo, giorno in cui la Chiesa festeggia San Giuseppe e, nella ricorrenza, onora il lavoro. Quello che si difende a denti stretti, che rischia di farsi sempre più precario, che è minacciato dalla globalizzazione.

Da questo punto di vista, l'azione dei cappellani del lavoro di **Genova** rappresenta una sorta di barriera alla rassegnazione e alla sfiducia latente e un invito pressante a tenere sempre alta la guardia. «Guai ad arrendersi - spiega monsignor Luigi Molinari, vicario episcopale per il mondo del lavoro e da sempre in prima linea sulle emergenze occupazionali della città - la sconfitta sarebbe inevitabile».

Martedì alle 18.30, nella cattedrale di San Lorenzo, i festeggiamenti per San Giuseppe diventeranno così lo spunto per una nuova riflessione del cardinale Angelo Bagnasco che nella sua omelia parlerà del presente e sul futuro di **Genova**, così connessi fra loro e uniti dal desiderio di riscatto per onorare nel miglior modo possibile le vittime della tragedia del ponte Morandi.

La festa di San Giuseppe, infatti, istituita come messa per il mondo del lavoro nell'88 dal cardinale Giovanni Canestri insieme al pellegrinaggio alla Guardia, è una sorta di doppio appuntamento che la Chiesa genovese "chiede" al mondo del lavoro "in cambio" dell'impegno dei cappellani nelle aziende genovesi, una peculiarità che conferma l'azione sociale della chiesa genovese.

«Lo spettacolo di questa demolizione, ripensando alla tragedia che ha colpito tutti - ha spiegato Bagnasco nei giorni scorsi - è un segno di fiducia e speranza per tutta la città. La popolazione guarda con attenzione, come è giusto. E non solo chi vi abita ma la città intera.

Continua ad esserci quel senso di comunità di intenti, di unità di fondo, che è il patrimonio più grande della città».

Una riflessione, quella del cardinale, che chiama a una valutazione più complessiva su ciò che sia davvero utile per il rilancio di **Genova**. Ma su che cosa, monsignor Molinari, la città deve realmente fare leva?

«È un discorso complesso che ho affrontato anche nei giorni scorsi con una riflessione sul "Cittadino" (il settimanale della Curia genovese n.d.r.). La giornata che ci apprestiamo a vivere, quella del 19 marzo, ha una forte connotazione religiosa, ma a questa si unisce senza alcun dubbio anche una valenza civile altrettanto importante. Per questo l'omelia del cardinale partirà dal valore e della dignità del lavoro e ci inviterà alla coesione della città, al superamento delle conflittualità e degli interessi particolari. Solo così, infatti, si può davvero difendere l'occupazione».

Ora l'attenzione su **Genova** è globale e legata alla ricostruzione del ponte. Ma poi che accadrà?

«È proprio questo il punto. Da una tragedia immane la città vuole rialzarsi, ma il tempo a nostra disposizione per impostare questo enorme lavoro non è infinito. Che cosa accadrà quando il ponte sarà ricostruito e i riflettori si spegneranno per la città? Ecco, io credo che per quella data tutte le grandi sfide industriali e portuali dovranno essere già avviate».

A che cosa si riferisce, in particolare?

«**Genova** ha la fortuna di offrire un ventaglio economico unico, non solo a livello nazionale. Le grandi industrie come



Fincantieri, Ansaldo, Ilva, insieme all' hi tech e al porto sono il suo motore. Ci sono, però, tante questioni aperte che attendono una soluzione.

Penso ad esempio alla nuova diga del porto, alla gara per i bacini di carenaggio, al ribaltamento dello stabilimento Fincantieri di Sestri, ma anche alle infrastrutture come il Terzo Valico e la Gronda. Sono tutte opere che Genova aspetta da troppo tempo. È un cammino impegnativo che chiama in causa tanti soggetti, pubblici e privati.

Per questo l' appello del cardinale a superare gli interessi particolari per pensare al bene comune è fondamentale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGA SOTTOSEGRETARIO AGLI ESTERI PICCHI

«Il nostro impegno per aiutare Livorno»

di MONICA DOLCIOTTI «REGIONE e Comune, ovvero l'attuale maggioranza 5 Stelle che governa Livorno, in più le precedenti amministrazioni, hanno bloccato lo sviluppo del suo porto, e ultimo in ordine di tempo il progetto per la Darsena Europa e le infrastrutture collegate. Insomma Livorno è stata lasciata indietro. Ma mercoledì, in consiglio dei ministri, ci saranno novità con il provvedimento 'sblocca cantieri'». Lo ha detto ieri il sottosegretario agli esteri, l'onorevole Guglielmo Picchi, arrivato in città per un'iniziativa della Lega insieme all'onorevole Manfredi Potenti, commissario del partito a Livorno. Entrambi, con simpatizzanti, iscritti e dirigenti, hanno incontrato i cittadini allo stand allestiti in via Buontalenti, all'angolo con via del Cardinale, a due passi dal Mercato Centrale e piazza Cavallotti.

«IN CONSIGLIO dei ministri mercoledì - ha proseguito il sottosegretario Picchi - molto dovrà essere deciso. Così come grandi aspettative ci sono in riferimento all'accordo con la Cina per 'La via della Seta', che laicamente dico potrà aprire prospettive di sviluppo interessanti anche per il porto di Livorno, fermo restando che la Lega non arretrerà sul terreno delle massime salvaguardie e garanzie per la sicurezza nazionale, che non dovrà essere scalfita minimamente dalla futura intesa con la Cina». Le stesse garanzie Picchi le ha rivendicate «per il made in Italy». Ma

«Livorno potrà entrare in questa partita e vincere la sfida - ha sottolineato Picchi - solo se avrà un nuovo governo cittadino e nuovi vertici alla **Autorità Portuale**, di recente commissariata».

Picchi ha poi messo in guardia dai facili ottimismo: «Non si spera però che possano accadere miracoli in pochi mesi. Il Governo tuttavia da parte sua metterà il massimo impegno per risollevare le sorti di Livorno».

ALLA FINE tutto è filato liscio, sotto l'occhio vigile delle forze dell'ordine che hanno presidiato via Buontalenti. In un clima cordiale e disteso, favorito anche dalla bella giornata di sole «in molti si sono avvicinati, - ha infatti osservato Costanza Vaccaro della sezione comunale della Lega Nord - e hanno chiesto informazioni sui nostri programmi. Ci hanno anche incoraggiato ad andare avanti». Ha concluso così la Vaccaro: «Questo clima positivo ci fa ben sperare per le elezioni europee e le amministrative».

L' iniziativa Stop spese per i pescatori

Rifiuti in mare l' Europa adotta il modello Toscana

L' Europa segue l' esempio della Toscana. Così i pescatori possono stare un po' più tranquilli perché se 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 in questo modo a ripulire i mari da plastiche e scarti di ogni genere. È scritto nella direttiva europea sugli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che ha ricevuto venerdì il via libera dal Parlamento europeo: «Siamo contenti che il nostro impegno sia servito da modello» commenta l' assessore alla presidenza della Toscana, Vittorio Bugli, che poi prosegue: «La soluzione muove dal buon senso». Tutto nasce nel marzo di un anno fa quando la Regione Toscana ha lanciato il progetto sperimentale "Arcipelago Pulito", il cui valore aggiunto e innovativo sta nell' aver creato una filiera completa, che va dalla raccolta del rifiuto, alla sua analisi e trattamento e, quando possibile, al 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 Guardia Costiera, l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, Unicoop Firenze, la società Labromare che gestisce la raccolta dei rifiuti nel porto livornese e Revet che li ricicla.

E grazie a questa iniziativa, da aprile fino allo scorso settembre, sono stati raccolti oltre 18 quintali di rifiuti, per un volume di oltre 24 mila litri. «Se moltiplichiamo questo dato, raggiunto con sole sei barche impegnate, per tutti i pescherecci presenti in Italia - aggiunge ancora Bugli - ben possiamo comprendere il contributo che allargare questo progetto darebbe alla salvaguardia dell' ambiente e allo sviluppo di un' economia collaborativa. E proprio in questi giorni stiamo ampliando il progetto oltre i confini livornesi».

Il progetto toscano era stato presentato a fine giugno a Bruxelles al Parlamento europeo.

L' iniziativa era stata organizzata con la deputata Simona Bonafè, che ha poi presentato l' emendamento accolto nella direttiva che ha raccolto adesso il sì dell' assemblea dell' Unione.

Adesso la parola passa agli Stati membri, che la dovranno recepire nei loro ordinamenti.

- a.d.m.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Darsena Nuova di Livorno parte guerra alle barchette

LIVORNO Quando la coperta è troppo corta, chi rimane fuori ovviamente non è contento. Quando poi non si prospettano soluzioni alternative credibili, ne nascono proteste destinate a creare nuovi problemi. È il caso del popolo delle barchette della Darsena Nuova del porto labronico: si sa da tempo, che la Darsena è destinata ad accogliere le barche grandi e piccole dei circoli del porto mediceo, dove finalmente stanno per partire i lavori del famoso Marina compreso negli accordi di Roma che salvarono il cantiere fratelli Orlando assegnandolo alla Benetti. Il Marina, dopo anni ed anni, sta partendo: e le barche del Mediceo, oggi davanti alle banchine che saranno sottoposte a importanti lavori, dovranno traslocare.

The screenshot shows the website interface for 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. At the top, there is a navigation bar with links: HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, and SFOGLIABILE. The main headline reads 'Darsena Nuova di Livorno parte guerra alle barchette' with a sub-headline '28 Marzo 2019'. Below the headline is a social media sharing bar for Facebook, Twitter, and WhatsApp. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - Quando la coperta è troppo corta, chi rimane fuori ovviamente non è contento...'. To the right of the article is a vertical sidebar containing various advertisements and logos, including FEDESPEED, LE NAVI, CONSO LOG, ASSIMA, and others. At the bottom of the article, there is a section for 'LASCIA UN COMMENTO' and a search bar.

Verna incontra l'ammiraglio Tarzia

LIVORNO Il commissario straordinario dell'AdSP, Pietro Verna, ha iniziato gli incontri istituzionali ricevendo a Palazzo Rosciano il comandante del porto di Livorno contrammiraglio Giuseppe Tarzia. L'incontro è stato l'occasione sottolineare la nota ufficiale per condividere l'impegno di Capitaneria e Autorità Portuale a lavorare in stretta sinergia per raggiungere nuovi obiettivi in termini di efficientamento dei traffici e per affrontare al meglio le sfide che attendono i porti dell'Alto Tirreno. «Auguro all'ammiraglio Verna un buon lavoro» ha detto Tarzia.

The screenshot shows the website interface for 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. At the top, there is a navigation menu with links: HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, and SFOGLIABILE. Below the header, the article title 'Verna incontra l'ammiraglio Tarzia' is displayed, dated 08 Marzo 2019. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - Il commissario straordinario dell'AdSP, Pietro Verna, ha iniziato gli incontri istituzionali ricevendo a Palazzo Rosciano il comandante del porto di Livorno contrammiraglio Giuseppe Tarzia.' Below the text is a photo of the two men in uniform. To the right of the article, there is a vertical sidebar containing various advertisements and logos, including FEDESPEDE, LE NAVI, CONSOLOGI, FERCAM, ASSIMA, and others. At the bottom of the article, there is a 'LASCIA UN COMMENTO' section with a text area and input fields for name and email.

Caso Livorno il lavoro e le incertezze

LIVORNO Dunque, proviamo a raccapezzarci un pò. Il porto è commissariato con un durissimo intervento della Procura della Repubblica, che lo ha decapitato come anticipazione di un'indagine in corso da almeno due anni. È arrivato dall'inizio della settimana il commissario, l'ammiraglio Cp in ausiliaria Pietro Verna, che dopo il doveroso giro di presentazione alle istituzioni ha tenuto anche il primo comitato di gestione due giorni fa. Ha promesso, e sta mantenendo la parola, di non essere l'uomo dei rinvii. Ma il compito che gli hanno affidato richiede tempo, senza considerare l'incognita del tribunale del Riesame, che potrebbe rispedito a Roma forse all'inizio di aprile. Come sappiamo ormai da sempre, siamo nella patria del Diritto ma anche del Rovescio.

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI PARTENZE NAVI ABBONAMENTI I QUADERNI SFOGLIABILE

“Caso Livorno” il lavoro e le incertezze

28 Marzo 2019

LIVORNO - Dunque, proviamo a raccapezzarci un pò. Il porto è commissariato con un durissimo intervento della Procura della Repubblica, che lo ha “decapitato” come anticipazione di un'indagine in corso da almeno due anni. È arrivato dall'inizio della settimana il commissario, l'ammiraglio Cp in ausiliaria Pietro Verna, che dopo il doveroso giro di presentazione alle istituzioni ha tenuto anche il primo comitato di gestione due giorni fa. Ha promesso, e sta mantenendo la parola, di non essere l'uomo dei rinvii. Ma il compito che gli hanno affidato richiede tempo, senza considerare l'incognita del tribunale del Riesame, che potrebbe rispedito a Roma forse all'inizio di aprile. Come sappiamo ormai da sempre, siamo nella patria del Diritto ma anche del Rovescio.

Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Registrazione gratuita.

Invia l'articolo in formato PDF

Incertezze porto Livorno Pietro Verna porto di Livorno commissariato

Articoli correlati: Apre a Milano “Lease 2019” Confetra: cambiare passo

Articoli correlati ALTRO DALL'AUTORE

Gabriele Gargiulo segretario Il palazzo Rosciano Riforma portuale dal 5 settembre si fa sul serio? Rimozione di fonde le ex navi militari che Genova vuole dopo la Concordia

Segni più per quasi tutti gli indicatori di traffico

LIVORNO Una crescita del 7,3% nel tonnellaggio complessivo e segni più davanti a quasi tutti gli indicatori di traffico, con l'eccezione dei traghetti, che sono diminuiti dello 0,4%. Sono i dati del rapporto statistico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, presentati dal dirigente della comunicazione Gabriele Gargiulo nel corso della prima conferenza stampa del neo commissario Pietro Verna. Nell'anno appena trascorso, i porti di Livorno, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo hanno movimentato 44 milioni di tonnellate di merce.

The screenshot shows the website interface for 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'Segni più per quasi tutti gli indicatori di traffico' and is dated 16 Marzo 2019. The article text is partially visible, mentioning a 7.3% increase in total tonnage and a 0.4% decrease in ferries. Below the text is a small image of a port. To the right of the article is a vertical sidebar containing various logos and advertisements, including 'FEDESPEDE', 'LE NAVI', 'NAPLES 15-16', 'CONSOLOGI', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'MCM', 'LIVORNO PORTO LIVORNO', 'Tore', 'UN FON LUMORI TOCCA', and 'C.A.P.'. At the bottom of the article, there are three small images with captions: 'La pile degli Scimmioni nella sala banche d'epoca', 'Il E.Mo. incontra la Port Authority', and '“Giornata del mare” a Livorno'.

Gabriele Gargiulo segretario ff. a palazzo Rosciano

LIVORNO Il dottor Gabriele Gargiulo è il nuovo segretario generale facente funzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La scelta del commissario, condivisa all'unanimità dai membri del Comitato di Gestione, è caduta dice una nota dell'AdSP 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.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The page features the newspaper's logo at the top, navigation links (HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, SFOGLIABILE), and a breadcrumb trail: Home > Notizie > Livorno > Segretario generale > Palazzo Rosciano. The main headline reads 'Gabriele Gargiulo segretario ff. a palazzo Rosciano' with a sub-headline '16 Marzo 2019'. Below the headline is a photo of Gabriele Gargiulo and a short text snippet: 'LIVORNO - Il dottor Gabriele Gargiulo è il nuovo segretario generale facente funzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La scelta del commissario, condivisa all'unanimità dai membri del Comitato di Gestione, è caduta - dice una nota dell'AdSP - 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.' To the right of the article is a vertical sidebar containing various logos and advertisements, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'NAPLES 15-16', 'CONSOLOGI', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'LIVORNO PORTO LIVORNO', 'ON FON ILLUMORI TOSCANA', and 'C.A.R.A.'. At the bottom of the page, there is a small text: '«Case Livorno» il lavoro e le incertezze'.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il piano il piano il piano

«La città è pronta all' accoglienza, le navi da crociera sono un' occasione»

Marini: «Gli ospiti sbarcheranno in un paese in festa» La Cosimo garantirà i servizi e delle piccole rievocazioni
Cento accosti in programma da marzo fino a ottobre
Marini: «Gli ospiti sbarcheranno in un paese in festa» La Cosimo garantirà i servizi e delle piccole rievocazioni
Cento accosti in programma da marzo fino a ottobre
Marini: «Gli ospiti sbarcheranno in un paese in festa» La Cosimo garantirà i servizi e delle piccole rievocazioni
Cento accosti in programma da marzo fino a ottobre

Sono cento gli accosti in programma da marzo fino a ottobre sulle banchine del porto di Portoferraio.

Nelle foto in basso da sinistra Roberto Marini e Vittorio Campidoglio.

-- Ilaria Leonelli PORTOFERRAIO. Torna la bella stagione e tornano anche le crociere nella città di Cosmopoli. Le grandi compagnie del mare hanno scelto il porto elbano per ben 100 volte tra marzo e ottobre 2019 per far attraccare le loro Cruise boats da cui scenderanno in **banchina** migliaia di passeggeri. Sarà pronta Portoferraio ad accoglierli? «Certo che sì - dice l' assessore al Turismo del Comune di Portoferraio Roberto Marini - quello crocieristico di anno in anno si conferma un settore in via di sviluppo, assolutamente importante per la città e una vera e propria linfa vitale per l' economia del centro storico. Quest' anno poi i nostri ospiti avranno la grande occasione di sbarcare in un paese in festa, sia per le ormai tradizionali celebrazioni legate all' Imperatore Napoleone Bonaparte, sia per l' anniversario dei 500 anni dalla nascita di Cosimo De Medici. Quindi sarà senza dubbio un' accoglienza all' altezza della situazione e soprattutto all' insegna della storia».

Accoglienza che anche quest' anno sarà curata dalla società Cosimo De Medici. «Stiamo definendo gli ultimi dettagli per ricevere al meglio i passeggeri - spiega Vittorio Campidoglio, presidente della partecipata del Comune di Portoferraio - poi saremo pronti. Come lo scorso anno, sulla **banchina** di attracco saranno allestiti dei gazebo dove personale qualificato si occuperà di dare il benvenuto agli ospiti e indirizzarli verso l' Info Point o verso i principali luoghi di interesse della città. Ma non solo, ad attendere i passeggeri allo scalo ci saranno alcuni rievocatori in abiti storici che, in occasione delle ricorrenze napoleoniche e quelle del compleanno di Cosimo, li faranno sbarcare indietro nel tempo». Certo, perché come ha annunciato anche l' assessore Marini, tantissime saranno le rappresentazioni storiche e le iniziative dedicate alla memoria di questi due geniali personaggi che con le loro romanzesche avventure hanno fatto la storia dell' Elba e del suo capoluogo, ma che ancora non è tempo di svelare.

«Per quanto riguarda i siti storici e culturali posso dire con certezza che entro la metà di aprile saranno aperti e pronti ad accogliere i visitatori - continua Campidoglio - stiamo portando a termine le ultime manutenzioni. Inoltre per venire incontro alle esigenze dei crocieristi, saremo completamente disponibili a tenere aperti i luoghi di interesse anche al di fuori dei giorni indicati da calendario, a mantenere orari di apertura flessibili e ad organizzare iniziative appositamente dedicate».

Dopo l' esperimento ben riuscito dello scorso anno, torneranno anche gli Ape "calessini" che renderanno di fatto accessibile a tutti la parte alta della città. «I mezzi sosterranno nei pressi della **banchina** dell' Alto Fondale - spiega ancora il presidente della Cosimo de Medici - pronti ad accompagnare i visitatori alla volta dei musei, delle Fortezze e dei forti. È un servizio importante, perché darà a tutti, in particolare alle persone anziane, la possibilità di poter conoscere le bellezze di Portoferraio». Intanto un primo piccolo banco di prova Portoferraio ce l' avrà già in questi giorni con i passeggeri della motonave Aretusa arrivata il 10 marzo e con la successiva nave Prinsendam che farà scalo il 21. Sicuramente ottime occasioni per prepararsi e perfezionarsi prima dei grandi arrivi estivi.



Ormeggi abusivi, maxi sequestro

Isola d' Elba, recuperati 'corpi morti' in calcestruzzo per l' ancoraggio

ISOLA d' Elba, sorvegliata speciale. Si è conclusa una complessa operazione di polizia marittima, a tutela dei fondali marini e dell' ambiente costiero in località Mola tra i territori di Porto Azzurro e di Capoliveri nell' isola d' elba.

I militari del nucleo di polizia ambientale della capitaneria di porto di Portoferraio, con il nucleo sommozzatori della guardia costiera di Genova, ed al personale dell' ufficio locale **marittimo** di Porto Azzurro, hanno operato per quattro giorni su di un vasto specchio acqueo di circa 242.000 metriquadrati per un perimetro di 1.47 miglia nautiche, (più di 2,4 chilometri) ed un' area di litorale di circa 2000 metriquadrati. La fase perlustrativa si è svolta con l' ausilio di un mezzo nautico della guardia costiera, attraverso numerose immersioni subacquee compiute dagli specialisti. Le immersioni consentivano di individuare sul fondale e portare in superficie a mezzo di appositi palloni di sollevamento, numerosi corpi morti di notevoli dimensioni, tutti in calcestruzzo, su cui erano infissi ganci metallici, che avrebbero consentito, a numerose unità da diporto, di ancorarsi in assenza di qualsiasi autorizzazione. Detti corpi morti rappresentano infatti un pericolo per la navigazione, in quanto spesso non segnalati in superficie ed arrecano una grave alterazione del fondale marino. Tutti i corpi morti recuperati per un peso totale di circa 10 tonnellate sono stati posti sotto sequestro dai militari, mentre quelli intrappolati sul fondale in sabbia, venivano 'inertizzati', ovvero resi inservibili. Durante l' operazione è stato individuato un proprietario di un natante da diporto ormeggiato nell' area controllata, la cui unità è stata posta sotto sequestro.

L' AREA a terra ha inoltre consentito di individuare ulteriori 110 corpi morti e punti di ormeggio sul litorale, realizzati con paletti metallici della lunghezza fino a 1,5 metri infissi nel terreno. Tutti i presunti abusi accertati, che sono stati doverosamente segnalati alla autorità giudiziaria di Livorno, sono stati effettuati su bene paesaggistico, ricadente in area di interesse del Parco Nazionale Arcipelago Toscano, dunque in zona di protezione speciale nonché sito di interesse comunitario rientrante nella direttiva 92/43 cee habitat. L' operazione costituisce un importante risultato conseguito dal personale della guardia costiera nell' ambito delle attività di controllo e prevenzione a tutela dell' ambiente marino e delle coste oltre che di vigilanza del demanio **marittimo**.

IL TELEGRAFO DOMENICA 17 MARZO 2019 **PRIMO PIANO LIVORNO** 3

Squadre

L'operazione è stata condotta dal nucleo di polizia ambientale della Capitaneria di porto di Portoferraio, con il nucleo sommozzatori della guardia costiera di Genova, ed al personale dell' ufficio locale marittimo di Porto Azzurro.

Numeri

I militari hanno operato per quattro giorni su di un vasto specchio acqueo di circa 242.000 metriquadrati per un perimetro di 1,47 miglia nautiche, (più di 2,4 chilometri) ed un' area di litorale di circa 2000 metriquadrati.

Immersioni

Le immersioni consentivano di individuare sul fondale e portare in superficie a mezzo di appositi palloni di sollevamento, numerosi corpi morti di notevoli dimensioni, tutti in calcestruzzo, su cui erano infissi ganci metallici, che avrebbero consentito, a numerose unità da diporto, di ancorarsi in assenza di qualsiasi autorizzazione.

Inertizzati

Tutti i corpi morti recuperati per un peso totale di circa 10 tonnellate sono stati posti sotto sequestro dai militari, mentre quelli intrappolati sul fondale in sabbia, venivano 'inertizzati', ovvero resi inservibili.

PROCEDURE

CONCESSIONI DEMANIALI: le cose da sapere per l'estate

Renzo Dotta che la riforma della legge, per cui in caso di abusi accertati vengono sequestrati i natanti, è stato individuato un proprietario di un natante da diporto ormeggiato nell' area controllata, la cui unità è stata posta sotto sequestro.

IL MARCHIO **Stefano Chioffi**



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto dopo i silos, arriva la proposta: «Spostare l' approdo dei traghetti»

L' associazione si domanda come impiegare gli spazi liberati e chiede anche l' allontanamento dei fumaioli delle navi

L' **Autorità Portuale** ha comunicato il prossimo abbattimento di 34 silos entro metà giugno ed i restanti dopo l' estate trovando anche, di intesa con il Comune, altri luoghi dove riproporre la street art di artisti di fama internazionale. Sulla vicenda è intervenuta Italia Nostra: "Finalmente, senza nostalgia, verranno abbattute queste strutture che a partire dagli anni '60 hanno negativamente alterato il panorama di Ancona e che, con la attività che lì si svolgeva, hanno provocato per anni gravi problemi di salute, soprattutto reazioni allergiche, agli anconetani ed a molti lavoratori nel porto. E' necessario che tale abbattimento avvenga con tutte le precauzioni possibili onde ridurre al minimo i rischi di inquinamento e di dispersione di polveri sottili in atmosfera. Ora è necessario chiarire cosa si intenda fare della nuova area che si andrà a liberare, insieme agli spazi della ex Bingo". Italia Nostra immagina una fisionomia del porto rivoluzionata: "Italia Nostra ritiene di interpretare bene il desiderio dei 94.000 anconetani che non lavorano al porto, chiedendo che si completi la liberazione del porto storico di Ancona spostando senza esitazione i traghetti e togliendo le restanti reti che ancora dividono la città storica dal proprio mare. Questo spostamento, peraltro ipotizzato dalla stessa **Autorità**, risolverebbe il problema della restituzione alla città del rapporto con il mare, allontanerebbe di un po' gli inquinanti fumaioli delle navi dai polmoni dei cittadini e potrebbe anche prevedere la elettrificazione delle nuove banchine. Si risolverebbe anche il problema di rendere Ancona una città più "green" con la ripresa dell' realizzazione della metropolitana di superficie che renderebbe l' accesso in città semplice ed ecologico con la riattivazione della Stazione FFSS Marittima".

"Sono stati spesi milioni di euro dei cittadini per realizzare la metropolitana e qualcuno ne dovrà rispondere se non si dovesse fare! C' è un altro interessante progetto di più lungo periodo proposto dalla **Autorità Portuale** di cui non si hanno più notizie; ci riferiamo alla realizzazione della cosiddetta 'penisola', questa si a disposizione completa delle attività portuali e che potrebbe diventare anche il terminal definitivo dei traghetti e delle navi da crociera, evitando la loro ipotizzata sosta, lato cantiere, sotto la cattedrale di San Ciriaco".

ANCONATODAY Politica

Il porto dopo i silos, arriva la proposta: «Spostare l'approdo dei traghetti»

L'associazione si domanda come impiegare gli spazi liberati e chiede anche l'allontanamento dei fumaioli delle navi

Redazione 16 MARZO 2019 16:22

I più letti di oggi

- Operazioni all'altare, lettera al Prefetto contro Brindani
- Trattato sui mercatini, l'attacco al sindaco: «Fatti entrare il vero problema sono tutti»
- 150 anni della Polizia, Montemontano: «Organismi dalle scorte eccellenti»
- Il porto dopo i silos, arriva la proposta: «Spostare l'approdo dei traghetti»

10 viaggi SARDEGNA

Scegli il servizio che fa per te!

GRIMALDI LINES

Offerta la comodità di crociera in stile del Comfort con il miglior rapporto qualità/prezzo

Porti: Ancona; Italia nostra, via silos e spostare traghetti

Liberare porto storico e rendere Ancona città più green

(ANSA) - ANCONA, 16 MAR - "L' **Autorità Portuale** ha comunicato il prossimo abbattimento di 34 silos entro metà giugno ed i restanti dopo l'estate trovando anche, di intesa con il Comune, altri luoghi dove riproporre la street art di artisti di fama internazionale. Finalmente, senza nostalgia, verranno abbattute queste strutture che a partire dagli anni '60 hanno negativamente alterato il panorama di Ancona e che, con la attività che lì si svolgeva, hanno provocato per anni gravi problemi di salute, soprattutto reazioni allergiche, agli anconetani ed a molti lavoratori nel porto. E' necessario che tale abbattimento avvenga con tutte le precauzioni possibili onde ridurre al minimo i rischi di inquinamento e di dispersione di polveri sottili in atmosfera". Così in una nota Italia Nostra, che sottolinea la necessità anche di "chiarire cosa si intenda fare della nuova area che si andrà a liberare, insieme agli spazi della ex Bingo". Italia Nostra "ritiene di interpretare bene il desiderio dei 94 mila anconetani che non lavorano al porto, chiedendo che si completi la liberazione del porto storico di Ancona, spostando senza esitazione i traghetti e togliendo le restanti reti che ancora dividono la città storica dal proprio mare. Questo spostamento, peraltro ipotizzato dalla stessa **Autorità**, risolverebbe il problema della restituzione alla città del rapporto con il mare, allontanerebbe di un po' gli inquinanti fumaioli delle navi dai polmoni dei cittadini e potrebbe anche prevedere la elettrificazione delle nuove banchine". Per l'organizzazione ambientalista e culturale, si risolverebbe anche il problema di "rendere Ancona una città più 'green' con la ripresa della realizzazione della metropolitana di superficie che renderebbe l'accesso in città semplice ed ecologico con la riattivazione della stazione ferroviaria Marittima. Sono stati spesi milioni di euro dei cittadini per realizzare la metropolitana e qualcuno ne dovrà rispondere se non si dovesse fare!". Infine "c'è un altro interessante progetto di più lungo periodo proposto dalla **Autorità Portuale** di cui non si hanno più notizie: la realizzazione della cosiddetta 'penisola', questa sì a disposizione completa delle attività portuali e che potrebbe diventare anche il terminal definitivo dei traghetti e delle navi da crociera, evitando la loro ipotizzata sosta, lato cantiere, sotto la cattedrale di San Ciriaco".(ANSA).

(ANSA) - ANCONA, 16 MAR - "L'Autorità Portuale ha comunicato il prossimo abbattimento di 34 silos entro metà giugno ed i restanti dopo l'estate trovando anche, di intesa con il Comune, altri luoghi dove riproporre la street art di artisti di fama internazionale. Finalmente, senza nostalgia, verranno abbattute queste strutture che a partire dagli anni '60 hanno negativamente alterato il panorama di Ancona e che, con la attività che lì si svolgeva, hanno provocato per anni gravi problemi di salute, soprattutto reazioni allergiche, agli anconetani ed a molti lavoratori nel porto. E' necessario che tale abbattimento avvenga con tutte le precauzioni possibili onde ridurre al minimo i rischi di inquinamento e di dispersione di polveri sottili in atmosfera". Così in una nota Italia Nostra, che sottolinea la necessità anche di "chiarire cosa si intenda fare della nuova area che si andrà a liberare, insieme agli spazi della ex Bingo". Italia Nostra "ritiene di interpretare bene il desiderio dei 94 mila anconetani che non lavorano al porto, chiedendo che si completi la liberazione del porto storico di Ancona, spostando senza esitazione i traghetti e togliendo le restanti reti che ancora dividono la città storica dal proprio mare. Questo spostamento, peraltro ipotizzato dalla stessa Autorità, risolverebbe il problema della restituzione alla città del rapporto con il mare, allontanerebbe di un po' gli inquinanti fumaioli delle navi dai polmoni dei cittadini e potrebbe anche prevedere la elettrificazione delle nuove banchine". Per l'organizzazione ambientalista e culturale, si risolverebbe anche il problema di "rendere Ancona una città più 'green' con la ripresa della realizzazione della metropolitana di superficie che renderebbe l'accesso in città semplice ed ecologico con la riattivazione della stazione ferroviaria Marittima. Sono stati spesi milioni di euro dei cittadini per realizzare la metropolitana e qualcuno ne dovrà rispondere se non si dovesse fare!". Infine "c'è un altro interessante progetto di più lungo periodo proposto dalla Autorità Portuale di cui non si hanno più notizie: la realizzazione della cosiddetta 'penisola', questa sì a disposizione completa delle attività portuali e che potrebbe diventare anche il terminal definitivo dei traghetti e delle navi da crociera, evitando la loro ipotizzata sosta, lato cantiere, sotto la cattedrale di San Ciriaco".(ANSA).

www.ansa.net
www.casellarsa.it
www.ansaport.it
www.ancantieri.it
www.federpesca.net
www.federstabilimare.it
www.cina.org
www.gardiacottiera.it
www.assogestiva.it
www.federogestiti.it
www.academiamarimarca.it
www.cottacottiera.it
www.mysailboat.com
www.marcroiera.it
www.federpuli.it
www.sail.it
ASSONAT
FEDARLINEA

Italia Nostra sul porto «Banchina degli ex silos destinata ai traghetti»

Abbattimento dei silos con tutte le precauzioni possibili e destinazione dell' area liberata per i traghetti. È la proposta di Italia Nostra in ordine alla decisione dell' **Autorità portuale** di abbattere i 34 silos nell' ex zona Bunge, entro l' anno.

Da un alto il consiglio direttivo di Italia Nostra esprime soddisfazione. «Queste strutture - è scritto in una nota - hanno alterato il panorama di Ancona e provocato gravi problemi di salute, soprattutto reazioni allergiche, agli anconetani e a molti lavoratori de porto».

Dall' altro lato, all' associazione preme avviare il dibattito sulla destinazione dell' area. Italia Nostra chiede «che si completi la liberazione del porto storico di Ancona spostando senza esitazione i traghetti e togliendo le restanti reti che ancora dividono la città storica dal proprio mare». Parlando di futuro del porto, Italia Nostra ritiene che ci sia «un altro interessante progetto di più lungo periodo proposto dalla **Autorità Portuale** di cui non si hanno più notizie». Il riferimento è «alla realizzazione della cosiddetta penisola, questa sì a disposizione completa delle attività portuali e che potrebbe diventare anche il terminal definitivo dei traghetti e delle navi da crociera, evitando - è la conclusione di Italia Nostra - la loro ipotizzata sosta, lato cantiere, sotto la cattedrale di San Ciriaco».

The image shows a page from the newspaper 'Corriere Adriatico' with the headline 'Italia Nostra sul porto Banchina degli ex silos destinata ai traghetti'. The article discusses the proposed demolition of 34 silos in the former Bunge area and the repurposing of the space for ferries. It mentions the 'Autorità portuale' and the 'Italia Nostra' association. The page includes several sub-articles: 'I carabinieri setacciano il territorio con i cani scattano sette denunce', 'Una città in cerca di qualità oggi il convegno di Vista Mare', and 'Ancona-Ravenna'. There are also photos of a harbor and a man, likely related to the port authority or the association.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL DIBATTITO

«Bene l' addio ai silos, spostate lì i traghetti»

POST-SILOS, partita la discussione su come sviluppare l' area strategica lasciata libera dalle imminenti demolizioni: consegnare l' area al settore merci, tra rinfuse e container, allestire lì il terminal crociere o spostare lì tutti i traghetti? Proprio questa terza ipotesi trova ad' accordo l' associazione Italia Nostra, da sempre attenta alle questioni legate al porto e all' impatto dell' inquinamento prodotto.

I VERTICI di Italia Nostra plaudono alla decisione di eliminare i silos, oltre ogni ricordo storico, soprattutto per le conseguenze sulla salute che le attività produttive avrebbero provocato nei decenni scorsi: «I silos hanno alterato il panorama di Ancona - attacca Italia Nostra - e provocato reazioni allergiche agli anconetani e ai lavoratori del porto. E' necessario che l' abbattimento avvenga con tutte le precauzioni possibili onde ridurre al minimo i rischi di inquinamento e di dispersione di polveri sottili in atmosfera. È necessario poi, chiarire cosa si intenda fare della nuova area che si andrà a liberare, insieme agli spazi della ex Bunge. Riteniamo di interpretare bene il desiderio dei 94mila anconetani che non lavorano al porto, chiedendo che si completi la liberazione del porto storico di Ancona spostando senza esitazione i traghetti e togliendo le restanti reti che ancora dividono la città storica dal proprio mare. Questo spostamento, peraltro ipotizzato dalla stessa **Authority**, risolverebbe il problema della restituzione alla città del rapporto con il mare, allontanerebbe gli inquinanti fumaioli delle navi dai polmoni dei cittadini e potrebbe anche prevedere la elettrificazione delle nuove banchine».



Avvenire (Diocesane)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il rilancio della marineria laziale

La settimana scorsa sono stati radunati a Terracina gli Stati generali della pesca e marinerie, ospitati presso l'istituto professionale Filosi grazie alla dirigente scolastica Anna Maria Masci, proprio in occasione della pubblicazione di 5 bandi di finanziamenti regionali e comunitari per la pesca. L'iniziativa è stata organizzata da tre associazioni provinciali che interpretano il lavoro e l'economia secondo la dottrina sociale della Chiesa: Acli, Coldiretti e Confcooperative. Le tre organizzazioni hanno voluto radunare tutto il mondo del mare, dagli studenti agli operatori della filiera ittica per costruire insieme una visione di sviluppo delle marinerie laziali, così da far emergere la qualificazione professionale e la continuità generazionale. I dirigenti delle associazioni hanno voluto quattro ospiti capaci appunto di tracciare le nuove rotte. Il vescovo di Latina Mariano Crociata, che ha declinato gli aspetti della formazione professionale coniugata al lavoro e quelli della tecnica con l'etica e l'ambiente. È stato il suo un discorso stimolante per l'impegno professionale. Nicola Tavoletta, portavoce provinciale del Forum del Terzo Settore, ha sottolineato le condizioni innovative per un comune sviluppo sociale del benessere con l'economia delle marinerie. Ha articolato il suo ragionamento facendo lo spelling della parola mare con M di mestieri, A di associazioni, R di reti ed E di Europa. Il comandante Vaiardi della Capitaneria di **Porto di Gaeta** ha relazionato sulle potenzialità e sulle criticità della pesca, guardando alla fauna del mar Tirreno. Le riflessioni politiche all'assessore regionale Enrica Onorati, che sta disincagliando, in questi mesi, la nave dei bandi Feamp per finanziare i nuovi progetti e che ha espresso la forza della collaborazione tra le organizzazioni rappresentative e la Regione Lazio. Per due bandi sono stati già stanziati 1,4 milioni di euro: il primo punta a favorire lo sviluppo di nuove attività economiche nel settore della pesca a opera di giovani pescatori; il secondo intende promuovere la competitività delle aziende, che operano nel settore della trasformazione e della commercializzazione del prodotto pescato. Maurizio Scarsella per le Acli, Pietro Greco e Claudia Benassi per Coldiretti ed Edy Bellezza per Confcooperative hanno fatto le sintesi politiche rappresentando le proposte degli operatori. A queste organizzazioni si è unita l'Agci Agrital con il presidente nazionale Giampaolo Buonfiglio.



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

La Nuova Via della Seta e i limiti del populismo

La Nuova Via della Seta, questione di grande rilievo per il Mezzogiorno, sta evidenziando tutta l'impotenza del populismo sovranista italiano e non solo.

Da noi, soltanto ora la Lega scopre che una interlocuzione su base puramente bilaterale del nostro Paese con la Cina è esposta a un concreto rischio di subalternità economica e politica nei confronti del colosso asiatico. A livello internazionale, l'attuale amministrazione americana comincia a toccare con mano i frutti avvelenati della sua politica volta a indebolire e disarticolare l'Unione europea, invece che a elaborare insieme con l'Europa una strategia di confronto costruttivo dell'Occidente con le nuove realtà emergenti dell'economia globale.

Il fatto è che l'iniziativa cinese può diventare una occasione positiva di sviluppo economico per tutti gli interlocutori coinvolti solo se sottratta alla tentazione di rapporti non paritari con singoli Paesi europei presi in ordine sparso e costretta a relazionarsi con la Ue nel suo insieme, ossia con una realtà economica forte e di dimensioni comparabili.



La Nuova Via della Seta e i limiti del populismo

L'interlocuzione a livello di singolo Paese può allora svolgere una funzione positiva solo se condotta nel contesto di una concertazione europea e nella consapevolezza che la reciprocità Europa-Cina deve costituire la stella polare.

L'Intesa cui il Governo italiano sta lavorando non appare - nella bozza circolata in questi giorni - all'altezza di questo compito e mostra piuttosto tutti i limiti di una interlocuzione condotta senza curare il sostegno europeo. Non a caso il testo ha dovuto essere corretto in extremis in modo da smussarne le implicazioni più discutibili. L'Intesa si limita così a dare atto dell'interesse dei due Paesi alla cooperazione in campo economico e infrastrutturale e a registrare generiche dichiarazioni di intenti in materia di condizioni paritarie di accesso degli investitori alle opere da realizzare per dare corpo alla Nuova Via della Seta e in materia di rispetto dei principi del commercio internazionale e della normativa europea.

Ma il documento presenta ancora una evidente asimmetria - che rivela l'assenza di strategia con cui il Governo italiano si è mosso - quando sottolinea l'interesse cinese per investimenti nelle infrastrutture italiane senza sentire il bisogno di segnalare un interesse italiano a investimenti delle nostre imprese nelle infrastrutture e nei mercati cinesi. Se fosse stato fatto, si sarebbe inevitabilmente dovuto porre il problema degli ostacoli che la Cina ancora presenta per gli investitori europei.

Ma se l'Intesa rinvia sostanzialmente i problemi veri e la partita resta aperta, come andrà giocata? Il punto di partenza deve essere la consapevolezza di ciò che realmente serve al nostro Paese, esattamente quanto i nostri sovranisti e populistici sembrano aver dimenticato. Una economia di trasformazione come quella italiana ha bisogno di mercati aperti dove approvvigionarsi e dove penetrare con le proprie esportazioni, quindi di un approccio multilaterale, come rilevato nei giorni scorsi da Confindustria, e non bilaterale. E per questo ha bisogno di essere protagonista della politica commerciale europea e in particolare, per sua vocazione naturale, di una proiezione dell'Europa verso l'area del Mediterraneo, che sta ridiventando centrale nei flussi di merci internazionali dopo il raddoppio del Canale di Suez. Soltanto collocata in questo quadro di multilateralismo e di protagonismo italiano ed europeo, la Nuova Via della Seta può giocare un ruolo positivo per il nostro Paese e il nostro continente.

È evidente che in questa prospettiva il potenziamento dei porti e della logistica del Mezzogiorno, attraverso le Zone economiche speciali e la realizzazione delle infrastrutture di collegamento, è chiamato a svolgere un ruolo essenziale: colpisce allora che l'attuale Governo italiano abbia messo al centro della sua interlocuzione con il Governo cinese solo i porti dell'Adriatico e del Tirreno settentrionali, certamente importanti ma davvero non gli unici. Ma forse non è strano: la funzione dei porti meridionali, a cominciare da Napoli e Taranto, può esprimersi appieno soltanto con valichi alpini potenziati con quelle opere - come il Brennero e la Tav - che il Governo sta bloccando; a loro volta, le Zone economiche speciali ormai da diversi mesi sono ferme al palo, con la sola Zona Campana che sta procedendo grazie all'azione della Regione e dell'Autorità portuale.

Anche la Nuova Via della Seta richiama perciò all'urgenza di superare la sbornia populista e sovranista per tornare a una seria riflessione sull'interesse nazionale e sul ruolo del Mezzogiorno.



Il Nautilus

Napoli

Uno studio di pre-fattibilità sui collegamenti marittimi veloci nei golfi di Napoli e Salerno

Lo studio di prefattibilità sui collegamenti marittimi veloci nei golfi di Napoli e Salerno è frutto della collaborazione tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e l'Università degli Studi di Salerno. Una collaborazione formalizzata con l'Accordo Quadro del 2017 nell'ambito del quale, oltre al suddetto studio, è stato attivato il Master di I livello in Economia del Mare, Logistica e Turismo (EMALT). Lo studio verifica le ipotesi di attivazione di 4 linee veloci, due nel golfo di Napoli e due nel golfo di Salerno, partendo dai punti di forza e di debolezza delle esperienze pregresse (Metrò del Mare) ed in corso (Cilento Blu ed Archeolinea). La metodologia ha previsto un confronto con gli operatori del settore e con le istituzioni, una serie di sopralluoghi nei porti di destinazione dei servizi, oltre a verifiche di efficienza delle linee attualmente utilizzate, interlocuzione con le Capitanerie di Porto ed una dettagliata analisi dell'offerta dei collegamenti terrestri. L'attivazione delle linee ipotizzate presenta notevoli vantaggi di carattere ambientale (decongestiona il traffico stradale), per la fruizione delle aree balneari e dei siti culturali della Regione Campania, grazie ad una efficiente rete di collegamenti via mare. Dallo studio emerge che la sostenibilità economica dei servizi non può prescindere da un'organizzazione idonea a garantire uno standard qualitativo rispondente alle aspettative della domanda, non solo in termini di caratteristiche dell'offerta (sicurezza, comfort, pulizia dei mezzi, regolarità e frequenza delle corse), ma anche di un'efficiente integrazione con il trasporto via mare e via terra. Il servizio, per essere sostenibile, deve contare su mezzi di trasporto moderni e veloci, con un numero limitato di fermate, ad elevata frequenza, con un tempo di percorrenza competitivo. Nel redigere lo studio si è tenuto conto, nella ipotesi di fattibilità di attivazione delle linee marittime, il punto di vista del passeggero (cliente) per le caratteristiche del servizio, della compagnia marittima (gestore) per la verifica della fattibilità tecnico-economica, ed il punto di vista della Regione Campania, in qualità di Amministrazione Pubblica deputata alla gestione delle scelte collettive e delle relative ricadute per la collettività per la pianificazione del trasporto pubblico locale. Le conclusioni dello studio evidenziano alcuni elementi indispensabili per l'avvio del servizio, e per la sua sostenibilità economica nel tempo: un cofinanziamento pubblico per la fase di start up; investimenti nel rinnovo delle flotte; integrazione intermodale (con altri modi di trasporto a monte e a valle della fase mare) ed intramodale (con le altre linee marittime in esercizio); miglioramento dei servizi land side (banchine, servizi igienici, bar, strutture ricettive quali info point, edicole, ecc.); bigliettazione elettronica ed integrata, mediante strumenti digitali come una App dedicata, anche con formule all inclusive che comprendano, oltre al viaggio, itinerari storico-culturali e servizi turistici; mantenimento nel tempo di tariffe agevolate per studenti, anziani e categorie protette; interventi di marketing per l'allargamento della base di clientela.



Tutti i mali per i porti della Campania

NAPOLI La crisi dei movimenti commerciali è ormai alle spalle, le condizioni macroeconomiche vedono un progressivo aumento dei traffici nel Mediterraneo e i porti della Campania sono quelli che, dopo aver superato con fatica le gravi criticità degli anni precedenti, registrano aumenti vertiginosi. Però mancano le infrastrutture e l'eccesso di burocrazia, che è uno dei mali del nostro Paese, non consente di ricevere risposte in tempi adeguati. A lanciare l'allarme è Pasquale Legora De Feo, AD di Conateco e vicepresidente di Confcommercio Campania con delega alla logistica.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar at the top containing 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'I QUADERNI', and 'SFOGLIABILE'. The main article is titled 'Tutti i mali per i porti della Campania' and is dated '16 Marzo 2019'. The article text is partially visible, starting with 'NAPOLI - La crisi dei movimenti commerciali è ormai alle spalle...'. Below the article, there are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and Google+. A sidebar on the right contains various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'LE NAVI', 'NAPLES 15-16', 'CONSOLOG', 'SPECIAL FDR SIRE PROBLE', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'Liguria, porti in tempesta', 'ON FON ILLUMINATI TOCCA', and 'C.A.P.'. At the bottom of the page, there are three small text blocks: 'Assistenti maru vica e revisioni', 'Dragaggi lancia revisione il POT', and 'A Napoli: dragaggi e segreteria'.

Cronache di Salerno

Salerno

IL FATTO / La verifica della Capitaneria di Porto ha avuto luogo lo scorso 13 marzo e da allora è ferma nello scalo salernitano

Deficit nella sicurezza: bloccata nave liberiana

Resterà in porto fino a quando non saranno ripristinate le condizioni ottimali

Il personale della Capitaneria di **Porto** di **Salerno**, comandato dal Capitano di Vascello Giuseppe Menna, nell'ambito dell'attività di controllo a bordo delle navi battenti bandiera estera che approdano nel **porto** di **Salerno** (Port State Control), ha ispezionato e sottoposto a provvedimento di fermo una nave da battente bandiera Liberiana, di 9.962 tonnellate di stazza lorda proveniente da Alessandria d'Egitto.

Sull'unità, adibita al trasporto di contenitori, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione, tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale. In particolare, gli uomini della Guardia Costiera, durante i controlli, hanno riscontrato il mancato funzionamento di un bocca **porto** avente la funzione di evitare l'entrata di vie d'acqua nelle stive del carico. La piena efficienza di questi dispositivi permette di salvaguardare la vita dell'equipaggio, della nave stessa, nonché dell'ambiente marino e costiero.

La nave è ferma in banchina dal 13 marzo, data dalla quale sono in corso i controlli della Guardia Costiera e resterà in **porto** sino alla rettifica delle deficienze riscontrate.

Tale attività di controllo è effettuata in aderenza a convenzioni, accordi internazionali e direttive comunitarie sulla salvaguardia della vita umana in mare e della tutela ambientale, volta ad assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standards sviluppati a garanzia della tutela dell'ambiente marino, dei lavoratori marittimi e della sicurezza della navigazione in generale.

The image shows a newspaper clipping from Salerno. The main headline reads "Deficit nella sicurezza: bloccata nave liberiana" with a sub-headline "Resterà in porto fino a quando non saranno ripristinate le condizioni ottimali". The article text is partially visible, mentioning a Port State Control inspection of a Liberian ship. To the right, there is a small photo of a white patrol boat. Below the main article, there are several smaller news items: "Parcometro di Salerno Mobilità manomesso", "SANTA CATERINA / Affianco a Etna di grande attività", "Sicurezza alimentare Dibattito con gli studenti", and "Cronache". At the bottom, there is a table with the title "Cronache di AP" and a date "sabato 16 marzo 2019".



Sicurezza in mare, bloccato al porto un mercantile di Alessandria d' Egitto

I CONTROLLI Fermata una nave nel porto di Salerno per mancanza di sicurezza. L' operazione si inserisce nei controlli predisposti dal comandante della Capitaneria, il capitano di vascello Giuseppe Menna: nell' ambito dell' attività di controllo a bordo delle navi battenti bandiera estera che approdano a Salerno (Port State Control), il personale della capitaneria ha ispezionato e sottoposto a provvedimento di fermo una nave da carico battente bandiera liberiana, di circa 10mila tonnellate di stazza lorda proveniente da Alessandria d' Egitto.

Sull' unità, adibita al trasporto di contenitori, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale e internazionale.

LE ANOMALIE Nello specifico durante i controlli, i militari della Guardia Costiera hanno riscontrato il mancato funzionamento di un boccaporto che ha la funzione di evitare l' entrata di vie d' acqua nelle stive del carico: la piena efficienza di questi dispositivi permette di salvaguardare la vita dell' equipaggio, della nave stessa, nonché dell' ambiente marino e costiero. La nave è ferma in banchina da alcuni giorni e in questo periodo la Guardia Costiera ha eseguito più controlli, che continueranno anche nei prossimi giorni: la nave resterà in porto fino a alla rettifica delle deficienze riscontrate. Le attività di controllo predisposte nel porto salernitano sono effettuate nel rispetto di convenzioni, accordi internazionali e direttive comunitarie sulla salvaguardia della vita umana in mare e della tutela ambientale, volta ad assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standard sviluppati a garanzia della tutela dell' ambiente marino, dei lavoratori marittimi e della sicurezza della navigazione in generale. Non è la prima volta, infatti, che il personale della Guardia Costiera Capitaneria di Salerno effettua tali controlli a bordo delle navi battenti bandiera estera e non di rado vengono riscontrate irregolarità: in questi casi le imbarcazioni vengono fermate e tenute ancorate in porto fino a quando le problematiche vengono risolte.

Tutto ciò per garantire la sicurezza del personale di bordo e non solo anche il rispetto dell' ambiente marino.

an.tro.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Roma

Salerno

PROVVEDIMENTO DELLA CAPITANERIA DOPO L' ISPEZIONE. LA GUARDIA COSTIERA: A RISCHIO L' INCOLUMITÀ DELL' EQUIPAGGIO

Carenze nella sicurezza, nave mercantile bloccata al porto di Salerno

SALERNO. Una nave mercantile battente bandiera liberiana per carenze nella sicurezza è stata bloccata nel porto di Salerno. La nave è di 9.962 tonnellate di stazza lorda e proviene da Alessandria d' Egitto. È accaduto a seguito di un controllo a bordo di navi straniere da parte del personale della Capitaneria di Porto di Salerno, comandato dal capitano di vascello Giuseppe Menna, che al termine dell' ispezione sul mercantile in questione ha deciso di sottoporlo a provvedimento di fermo. La Guardia costiera riferisce che «sull' unità, adibita al trasporto di contenitori, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione, tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale. In particolare è stato riscontrato il mancato funzionamento di un boccaporto avente la funzione di evitare l' entrata di vie d' acqua nelle stive del carico. La piena efficienza di questi dispositivi permette di salvaguardare la vita dell' equipaggio». La nave è ferma in banchina perché sono ancora in corso i controlli della Guardia Costiera e resterà in porto sino alla rettifica delle deficienze riscontrate.

CAMPANIA
17 marzo 2019

PROVVEDIMENTO DELLA CAPITANERIA DOPO L'ISPEZIONE. LA GUARDIA COSTIERA: A RISCHIO L'INCOLUMITÀ DELL'EQUIPAGGIO

Carenze nella sicurezza, nave mercantile bloccata al porto di Salerno

Una nave mercantile battente bandiera liberiana per carenze nella sicurezza è stata bloccata nel porto di Salerno. La nave è di 9.962 tonnellate di stazza lorda e proviene da Alessandria d' Egitto. È accaduto a seguito di un controllo a bordo di navi straniere da parte del personale della Capitaneria di Porto di Salerno, comandato dal capitano di vascello Giuseppe Menna, che al termine dell' ispezione sul mercantile in questione ha deciso di sottoporlo a provvedimento di fermo. La Guardia costiera riferisce che «sull' unità, adibita al trasporto di contenitori, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione, tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale. In particolare è stato riscontrato il mancato funzionamento di un boccaporto avente la funzione di evitare l' entrata di vie d' acqua nelle stive del carico. La piena efficienza di questi dispositivi permette di salvaguardare la vita dell' equipaggio». La nave è ferma in banchina perché sono ancora in corso i controlli della Guardia Costiera e resterà in porto sino alla rettifica delle deficienze riscontrate.

In 7mila dal Papa per i 100 anni

L'ESPERTO L'edera con Bergoglio nell'Aula Paolo VI. Il presidente Gardini: «Siamo servitori del bene comune».

IL MINISTRO CENTINIALE LE NOSTRE ECCELLENZE POSSONO DAR LAVORO AI GIOVANI

«Turismo e agricoltura trainano il Sud»

NAPOLI. Chiama i turisti all'Utopia



Otto Pagine

Salerno

Nave mercantile bloccata dalla capitaneria di porto

A seguito di ispezione mostrava dei deficit per quanto riguarda la sicurezza

Gli uomini della Capitaneria di **Porto di Salerno**, agli ordini di Giuseppe Menna, nell'ambito dell'attività di controllo a bordo delle navi battenti bandiera estera che approdano nel **porto di Salerno** (Port State Control), hanno ispezionato e sottoposto a provvedimento di fermo una nave battente bandiera Liberiana, di 9.962 tonnellate di stazza lorda proveniente da Alessandria d'Egitto. Sull'unità, adibita al trasporto di contenitori, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione, tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale. In particolare, gli uomini della Guardia Costiera, durante i controlli, hanno riscontrato il mancato funzionamento di un boccaporto avente la funzione di evitare l'entrata di vie d'acqua nelle stive del carico. La piena efficienza di questi dispositivi permette di salvaguardare la vita dell'equipaggio, della nave stessa, nonché dell'ambiente marino e costiero. La nave è ferma in banchina dal 13 marzo, data dalla quale sono in corso i controlli della Guardia Costiera e resterà in **porto** sino alla rettifica delle deficienze riscontrate.

Salerno.com 17 Marzo 2019 - Contatto Editoriale: Grazia Vigorito

Salerno FUSCOGROUP

Nave mercantile bloccata dalla capitaneria di porto
A seguito di ispezione mostrava dei deficit per quanto riguarda la sicurezza

Salerno, 16 marzo 2019 alle 14:18

GUARDIA COSTIERA
CP-828

di Pina Ferro

Salerno. Gli uomini della Capitaneria di Porto di Salerno, agli ordini di Giuseppe Menna, nell'ambito dell'attività di controllo a bordo delle navi battenti bandiera estera che approdano nel porto di Salerno (Port State Control), hanno ispezionato e sottoposto a provvedimento di fermo una nave battente bandiera Liberiana, di 9.962 tonnellate di stazza lorda proveniente da Alessandria d'Egitto. Sull'unità, adibita al trasporto di contenitori, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione, tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale. In particolare, gli uomini della Guardia Costiera, durante i controlli, hanno riscontrato il mancato funzionamento di un boccaporto avente la funzione di evitare l'entrata di vie d'acqua nelle stive del carico. La piena efficienza di questi dispositivi permette di salvaguardare la vita dell'equipaggio, della nave stessa, nonché dell'ambiente marino e costiero. La nave è ferma in banchina dal 13 marzo, data dalla quale sono in corso i controlli della Guardia Costiera e resterà in porto sino alla rettifica delle deficienze riscontrate.

ULTIME NOTIZIE

- Nave mercantile bloccata dalla capitaneria di porto
- Lotta ai venditori abusivi nelle stive ferroviarie
- Breda: «A Salerno investimenti importanti, tutti accolti»
- Banca e Lucil - Tre punti d'oro per il Livorno
- Bentini a Sassano: "Non ci si deve"

"Deficienze in materia di sicurezza": fermata al porto di Salerno una nave Liberiana

Sulla nave, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione, tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale

E' stata fermata nel porto di Salerno la nave da carico battente bandiera Liberiana, di 9.962 tonnellate di stazza lorda proveniente da Alessandria d' Egitto. Il personale della Capitaneria, comandato dal Capitano di Vascello Giuseppe Menna, nell' ambito dell' attività di controllo a bordo delle navi battenti bandiera estera che approdano nel porto cittadino (Port State Control), ha ispezionato e sottoposto a provvedimento di fermo l' unità, adibita al trasporto di contenitori. Le irregolarità Sulla nave, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione , tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale. In particolare, gli uomini della Guardia Costiera, durante i controlli, hanno riscontrato il mancato funzionamento di un boccaporto avente la funzione di evitare l' entrata di vie d' acqua nelle stive del carico. La piena efficienza di questi dispositivi permette di salvaguardare la vita dell' equipaggio, della nave stessa, nonché dell' ambiente marino e costiero. Il fermo La nave è ferma in banchina dal 13 marzo, data dalla quale sono in corso i controlli della Guardia Costiera e resterà in porto sino alla rettifica delle deficienze riscontrate. Tale attività di controllo è effettuata in aderenza a convenzioni, accordi internazionali e direttive comunitarie sulla salvaguardia della vita umana in mare e della tutela ambientale, volta ad assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standards sviluppati a garanzia della tutela dell' ambiente marino, dei lavoratori marittimi e della sicurezza della navigazione. Il monitoraggio continua.

La tua casa a Salerno CERCA

immobiliare.it

SALERNOTODAY Cronaca

love has no labels

"Deficienze in materia di sicurezza": fermata al porto di Salerno una nave Liberiana

Sulla nave, sono state rilevate delle deficienze in materia di sicurezza della navigazione, tali da rendere la nave mercantile al di sotto dei livelli minimi di sicurezza richiesti dalla normativa di settore nazionale ed internazionale

Redazione 16 MARZO 2019 10:22

I più letti di oggi

- 1 Incidento a Brindisi tra il battello "S. Ruffino" e il battello "S. Ruffino"
- 2 Ndi il processamento ad Agrigento (i parolati per ucraini, ucraini e ucraini)
- 3 Longo in casa, al fido, per tre anni. L'altro è stato adottato da una nuova famiglia
- 4 "Il mio bimbo è come l'altro e il nostro pensiero va a noi", una mamma salernitana scrive al direttore Patta

E' stata fermata nel porto di Salerno la nave da carico battente bandiera Liberiana, di 9.962 tonnellate di stazza lorda proveniente da Alessandria d' Egitto. Il personale della Capitaneria, comandato dal Capitano di Vascello Giuseppe Menna, nell' ambito dell' attività di controllo a bordo delle navi battenti bandiera estera che approdano nel porto cittadino (Port State Control), ha ispezionato e sottoposto a provvedimento di fermo l' unità, adibita al trasporto di

APPROFONDIMENTI

Porto di Salerno, fermata una nave scudata in occasione per il comandante

13 MARZO 2019

unicef

fabbrica 4.0

L' operaio potrà lavorare nella realtà aumentata

Il **porto** diventa smart Con visori da videogame gli operai potranno ricevere in diretta indicazioni tridimensionali sovrapposte al motore o alla macchina e i robot saranno del tutto autonomi. Già oggi una sperimentazione ha trasformato il **porto** di Bari in uno dei primi scali "smart" d' Italia.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il caso Tirrenia approda sul tavolo nazionale

L'incontro convocato dopo la decisione di utilizzare una sola nave per Genova Intanto il sindaco Wheeler replica a Boeddu (Cgil): «lo protestai già a novembre»

GAVINO MASIA

PORTO TORRES La decisione della compagnia navale di utilizzare una sola nave nei mesi estivi sulla tratta da Porto Torres a Genova sarà discussa il 25 marzo in una riunione precedentemente concordata tra il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, con delega al settore portuale marittimo, e gli armatori. Un incontro per capire le ragioni della scelta, ma soprattutto per convincere la compagnia a cambiare strategia su quella che rappresenta una tratta storica da sempre e per tutti i mesi dell'anno.

Sulla vicenda Tirrenia è intervenuto anche il sindaco Sean Wheeler, che non ha gradito le accuse lanciate dal segretario regionale della Filt Cgil Arnaldo Boeddu. «Invito il sindacalista a informarsi meglio - dice il primo cittadino - e a indirizzare le sue energie in modo più proficuo: Boeddu dovrebbe infatti sapere che la mia protesta sulla tratta Porto Torres-Genova l'ho resa pubblica a novembre dell'anno scorso, esprimendo il mio disappunto anche al ministro Toninelli, quindi mi chiedo dove fosse lui quando Tirrenia stava decidendo le mosse per la stagione estiva». Wheeler ricorda inoltre l'intenzione del Governo di modificare radicalmente l'attuale sistema di continuità territoriale via mare: «Il ministro Toninelli ha già annunciato che la futura convenzione, che andrà a regime il prossimo anno, sarà riscritta mettendo al centro i cittadini e non le compagnie di navigazione: già allora, comunque, Tirrenia rispose fornendo le stesse informazioni date anche in questa occasione e avanzando motivazioni di tipo commerciale, suffragate dall'attuale accordo di continuità territoriale». L'ultima stoccata del sindaco è quella di invitare Boeddu a battersi al fianco dell'amministrazione comunale per avere la Porto Torres-Livorno o ancora per avere più spazi-nave: «Lo invito a preoccuparsi dei continui dirottamenti a Olbia delle navi dirette a Porto Torres e gli chiedo quindi di schierarsi dalla parte dei cittadini e di lottare insieme a noi per modificare un sistema evidentemente squilibrato». Il leader regionale della Cgil Trasporti, dopo aver interessato sulla vicenda il nazionale, elenca le criticità della scelta Tirrenia: «A una sola nave che, senza sosta, dovrebbe andare e tornare da Porto Torres - spiega Boeddu - basterà un minimo problema perché l'armatore si veda costretto a sopprimere quella corsa giornaliera. Questo comporterebbe gravi ripercussioni economiche, e anche gli operatori portuali sarebbero indotti a svolgere tutte le attività in fretta e furia con possibili problemi anche dal punto di vista della sicurezza». Dal primo giugno, ricorda il consigliere comunale Franco Pistidda, si perderà un collegamento storico: «L'amministrazione ha voluto inviare una lettera al presidente dell'Area metropolitana per chiedere un collegamento del nostro porto con Livorno, mentre sulla Genova-Porto Torres non si è mai pronunciata concretamente».



Su Siccu, presto la nuova passeggiata

Tra circa un mese, la città di Cagliari avrà una passeggiata più sicura e maggiormente fruibile. Dalla prossima settimana, il tratto di lungomare di Su Siccu sarà interessato dall'ultima tranche di lavori di riqualificazione, con la demolizione di parte delle vasche antincendio il cui muro perimetrale, oggi, interferisce su un'ampia porzione di waterfront, rendendo così poco agevole il transito dei pedoni. Un angolo cieco che la Marina Militare e l'**Autorità di Sistema Portuale** hanno concordato di eliminare. Nei trenta giorni fino al 18 aprile prossimo, l'impresa Edilit Srl, aggiudicataria dell'appalto per un importo di circa 49 mila euro, procederà, sotto la direzione lavori della Marina Militare, con la demolizione dei vasconi ed il conseguente arretramento del muro perimetrale del Comando Supporto Logistico, consentendo, così, la naturale prosecuzione lineare della passeggiata. "I lavori che andremo a realizzare insieme alla Marina Militare a partire dalla prossima settimana - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - completeranno finalmente il lungo percorso di riqualificazione della splendida passeggiata a mare di Su Siccu. Un progetto consistente, frutto di una oramai consolidata e fattiva collaborazione istituzionale che portiamo avanti da diversi anni e che sta dando ottimi frutti a vantaggio della comunità". "Necessario, ancora una volta, uno sforzo da parte della cittadinanza. Siamo consci che, per circa un mese, il cantiere arrecherà qualche disagio ai frequentatori della passeggiata - conclude Deiana - e, pertanto, chiedo fin da ora un ulteriore sforzo ed un po' di pazienza. Sarà cura dell'AdSP e della Marina Militare assicurare il regolare e rapido svolgimento dei lavori, certi che, dalla seconda metà di aprile potremo restituire alla città uno spazio rinnovato e maggiormente fruibile sul lungomare".

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The main headline is "Su Siccu, presto la nuova passeggiata" with a sub-headline "Al via lavori di demolizione dei vasconi antincendio". The article text is partially visible, starting with "Tra circa un mese, la città di Cagliari avrà una passeggiata più sicura e maggiormente fruibile. Dalla prossima settimana, il tratto di lungomare di Su Siccu sarà interessato dall'ultima tranche di lavori di riqualificazione, con la demolizione di parte delle vasche antincendio il cui muro perimetrale, oggi, interferisce su un'ampia porzione di waterfront, rendendo così poco agevole il transito dei pedoni. Un angolo cieco che la Marina Militare e l'Autorità di Sistema Portuale hanno concordato di eliminare." The article is dated 16 marzo 2019 and includes a photo of the construction site.

Il Nautilus

Cagliari

Dal 18 marzo via ai lavori di demolizione dei vasconi a Su Siccu

Tra circa un mese, la città di Cagliari avrà una passeggiata più sicura e maggiormente fruibile. Dalla prossima settimana, il tratto di lungomare di Su Siccu sarà interessato dall'ultima tranche di lavori di riqualificazione, con la demolizione di parte delle vasche antincendio il cui muro perimetrale, oggi, interferisce su un'ampia porzione di waterfront, rendendo così poco agevole il transito dei pedoni. Un angolo cieco che la Marina Militare e l'Autorità di Sistema Portuale hanno concordato di eliminare, a prosecuzione di quella fattiva collaborazione già confermata, lo scorso anno, in occasione dei lavori di realizzazione dell'accesso al pontile prospiciente alla sede del Comando Supporto Logistico. La data di inizio del cantiere è prevista per il prossimo 18 marzo e prevedrà, così come da ordinanza del Presidente dell'AdSP del 12 marzo scorso e da apposita cartellonistica posizionata agli ingressi del lungomare di Su Siccu, l'interdizione di buona parte della passeggiata a mare per un mese. Nei trenta giorni fino al 18 aprile prossimo, l'impresa EDILIT Srl, aggiudicataria dell'appalto per un importo di circa 49 mila euro, procederà, sotto la direzione lavori della Marina Militare, con la demolizione dei vasconi ed il conseguente arretramento del muro perimetrale del Comando Supporto Logistico, consentendo, così, la naturale prosecuzione lineare della passeggiata. Un'opera, quest'ultima, che chiuderà la lunga serie di interventi sul lungomare definiti nel protocollo d'intesa stipulato il 22 ottobre 2004 ed integrato con successivi accordi tra il Comune di Cagliari, l'Amministrazione Difesa e l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna. I lavori che andremo a realizzare insieme alla Marina Militare a partire dalla prossima settimana spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna completeranno finalmente il lungo percorso di riqualificazione della splendida passeggiata a mare di Su Siccu. Un progetto consistente, frutto di una oramai consolidata e fattiva collaborazione istituzionale che portiamo avanti da diversi anni e che sta dando ottimi frutti a vantaggio della comunità. Necessario, ancora una volta, uno sforzo da parte della cittadinanza. Siamo consci che, per circa un mese, il cantiere arrecherà qualche disagio ai frequentatori della passeggiata conclude Deiana e, pertanto, chiedo fin da ora un ulteriore sforzo ed un po' di pazienza. Sarà cura dell'AdSP e della Marina Militare assicurare il regolare e rapido svolgimento dei lavori, certi che, dalla seconda metà di aprile potremmo restituire alla città uno spazio rinnovato e maggiormente fruibile sul lungomare.



Porto Canale di Cagliari report della crisi di traffici

CAGLIARI Da oltre un anno i vertici del Terminal Container del Porto Industriale lavorano fuori sede o direttamente da Cagliari per gli altri terminal del Gruppo Contship, portando all'esterno il know-how professionale senza che via sia alcuna ricaduta positiva per il Terminal di Cagliari. La denuncia è contenuta in un report della Uiltrasporti Sardegna che sottolinea la crisi del terminal cagliaritano che dice il sindacato stesso pare essere stato abbandonato dallo stesso terminalista. Lo stesso direttore generale del terminal si legge nel report sta a Cagliari per soli 3 giorni al mese per poi partire alla volta di Tangeri e sviluppare il terminal marocchino. Lo stesso avviene per il Direttore Tecnico, quello amministrativo e per varie altre professionalità.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The article title is 'Porto Canale di Cagliari report della crisi di traffici' dated 16 March 2019. The text of the article is partially visible, matching the text in the left column. Below the article, there are social media sharing options (Facebook, Twitter, Google+, Print) and a section for related articles. On the right side, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'NAPLES 15-16', 'CONSO LOGI', 'SPECIAL FOR SIRE PROBLEMI', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'Liguria, Porto di Genova', 'ON FON ILLUMI TORCA', and 'C.A.R.A.'. The bottom of the page features a 'LASCIA UN COMMENTO' section with a text input field.

Avvisatore marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri

AdSp dello Stretto in cerca di un presidente

Il ministero ha pubblicato l'avviso per la manifestazione d'interesse, le domande entro il 28 marzo

Scadono il 28 marzo i termini per partecipare alla manifestazione d'interesse per l'incarico di presidente della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ovvero la sedicesima AdSP istituita dal decreto Fiscale 119/2018 a cui è stata assegnata la giurisdizione sui porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. L'avviso è stato pubblicato sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 6 marzo scorso. Il ministro Danilo Toninelli ha infatti deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. La scelta del nome di chi verrà designato presidente verrà poi fatta dal ministro con l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, Calabria e Sicilia, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il presidente dell'AdSP venga scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. L'avviso non ha natura concorsuale. Non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria. Soddisfatti gli esponenti del Movimento 5 Stelle: Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti spiegano i pentastellati Francesco D'Uva, Barbara Floridia, Alessio Villarosa, Grazia D'Angelo e Antonella Papiro ha avviato la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di presidente. La scelta del nome, una volta sentite le Commissioni parlamentari, verrà poi fatta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con i presidenti delle Regioni della Calabria e della Sicilia. Da mesi segue l'iter necessario per dare vita all'Autorità Sistemica dello Stretto sottolineano i pentastellati e l'approvazione della legge 136/2018 ha portato un immediato effetto benefico, con l'avvio di importanti iniziative nell'arco di poche settimane. Il percorso del rinnovamento continua, il momento della call è un passaggio significativo. Sono certa che il ministro saprà individuare la figura più adatta a questo ruolo, un professionista di alto spessore, capace di raggiungere l'ambizioso obiettivo di rilanciare concretamente l'area dello Stretto.



La scelta del nome, una volta sentite le Commissioni parlamentari, verrà poi fatta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con i presidenti delle Regioni della Calabria e della Sicilia. Da mesi segue l'iter necessario per dare vita all'Autorità Sistemica dello Stretto sottolineano i pentastellati e l'approvazione della legge 136/2018 ha portato un immediato effetto benefico, con l'avvio di importanti iniziative nell'arco di poche settimane. Il percorso del rinnovamento continua, il momento della call è un passaggio significativo. Sono certa che il ministro saprà individuare la figura più adatta a questo ruolo, un professionista di alto spessore, capace di raggiungere l'ambizioso obiettivo di rilanciare concretamente l'area dello Stretto.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

l' allarme lanciato da Davide fazio, presidente unionports

«Servizi a rischio al porto di Augusta»

Augusta. Dal primo di maggio il porto potrebbe bloccarsi, almeno nei servizi che vengono resi dalle aziende **portuali** locali al traffico navale. A lanciare l' allarme gli imprenditori dell' associazione di imprese **portuali** Unionports che, attraverso il loro presidente Davide Fazio prendono in esame l' ordinanza 13/2019 della Capitaneria di porto che concede solo 30 giorni, a partire dal primo aprile, ai natanti degli operatori nel porto per adeguarsi a tabelle di armamento emesse dalla stessa. «Trascorsi i 30 giorni, prescrive la ordinanza - riferisce Fazio - le imbarcazioni saranno ritenute non rispondenti ai requisiti di sicurezza stabiliti e, quindi, non in grado di operare. Nelle tabelle vi sono prescrizioni che, per aumentare la già alta sicurezza a bordo, prescrivono standard superiori in termini di numero di personale e di tipologia di professionalità che ci permettiamo di giudicare eccessivi specie per alcuni tipi di servizi come il rimorchio e natanti privi di propulsione propria».

Per Fazio sono prescrizioni che potrebbero ridurre la competitività del porto di Augusta rispetto ad altri porti italiani, mentre gli attuali standard di sicurezza nello scalo megarese non hanno nulla da invidiare ai principali porti italiani. Pertanto chiede alla Capitaneria di Porto di aprire un confronto con gli operatori per migliorare le condizioni previste e quindi evitare un impatto duro nelle condizioni di operabilità delle imprese».

A. s.



Il Secolo XIX

Palermo, Termini Imerese

Anche Palermo entra nella Via della Seta

La visita di Xi Jinping in Sicilia è informale, ma aree portuali e posizione nel Mediterraneo attirano l'attenzione di Pechino

Alberto Quarati /GENOVA Palermo ha scalzato Venezia, Firenze e Milano tra le possibili mete dell'ultimo giorno di visita in Italia del presidente cinese Xi Jinping, alla fine della prossima settimana. A differenza della tappa romana, quella in Sicilia sarà una visita informale: gli incontri istituzionali si dovrebbero limitare ai 37 minuti di colloquio, il sabato, con il sindaco Leoluca Orlando.

Sulla scelta di Palermo pare abbia influito la consorte di Xi, desiderosa di visitare il Teatro Massimo, e poi i buoni uffici del sottosegretario allo Sviluppo economico, il palermitano Michele Geraci, uomo di collegamento tra Roma e Pechino. Ma non si tratta solo di questo: sovrapponendo geopolitica e strategia economica, la Cina guarda da tempo con interesse alla Sicilia sotto i profili portuale e commerciale. Se Trieste e Genova nella Via della Seta sono i terminali mediterranei degli assi logistici col Nord Europa, la Sicilia è insieme avamposto dell'Europa sull'Africa e centro del Mediterraneo. Pro prio per questo, riporta l'agenzia Nova, nei mesi scorsi si è parlato di un interessamento di capitali cinesi per la realizzazione del maxi-progetto di terminal container donato lo scorso anno dall'Eurispes alle istituzioni siciliane. «Nelle scorse settimane una nostra delegazione è andata in Cina, una loro delegazione è venuta qui» spiega Gian Maria Fara, presidente dell'Eurispes. Il progetto prevede un maxi-porto da 16 milioni di teu da costruirsi a Sud di Palermo. Le alte cifre di traffico promesse hanno fatto alzare più di un sopracciglio, Fara difende l'idea: «Per la sua posizione il terminal, pensato per le navi di ultima generazione, sarebbe il centro delle rotte feeder di tutto il Mediterraneo: Gioia Tauro è eccentrica per questo ruolo, la base cinese nel Mare Nostrum, Il Pireo, andrà presto a saturarsi».

Sotto il profilo industriale, uno degli accordi che Xi dovrebbe firmare a Roma riguarda l'investimento della Jiayuan per produrre a Termini Imerese, nell'ex stabilimento Fiat, 50 mila auto elettriche in tre anni (nonostante i vertici della Blutec, che oggi controlla lo stabilimento, siano stati recentemente arrestati).

A cavallo tra Europa e Africa, Continente disertato dagli investimenti europei dopo le primavere arabe, la Sicilia interessa alla Cina per i suoi paradossi: come le vaste aree portuali inutilizzate - Termini, oppure Augusta. Aree vergini, spiegano fonti di settore, che garantirebbero investimenti non troppo impegnativi e meno impattanti del progetto Eurispes.

Senza dimenticare le crociere: il modello dell'Autorità portuale per la gestione dei terminal interessa a tutti i big del settore, e non è escluso che possa essere sede di un primo investimento in Europa su questo fronte per un gruppo cinese.



Chi ha davvero paura della Cina?

Marco Romano Non può dunque che passare da queste latitudini la Via della Seta voluta dalla Cina per connettere Asia, Europa e Africa. E non può che essere l'Italia il primo attore del G7 a fare da apripista a una possibile definizione di accordi in sede politica. Un rischio che «potrebbe danneggiare la reputazione globale dell'Italia», come ha sottolineato nei giorni scorsi il portavoce del Consiglio di sicurezza nazionale della Casa Bianca, Garrett Marquis?

Oppure un'opportunità con pochi precedenti per un Paese che annaspa ancora in una recessione che qui più che altrove non sembra prossima a diradarsi?

Si dovrebbe deideologizzare il dibattito e piuttosto valutare in maniera laica e pragmatica l'analisi, tanto di moda di questi tempi, costi (politici) - benefici (economici) di una tale operazione. Più che guardare agli interessi della Cina, perché non cominciare a capire cosa davvero può interessare ai Paesi a cui la Cina guarda con attenzione? Pur con tutte le cautele del caso, legate alla indispensabile omogeneizzazione etica e sociale dei rapporti e dei comportamenti - tutele e diritti in primis - che certo oggi non sembra potersi dare del tutto per scontata.

Però siccome Pechino sembra voler investire e non certo colonizzare, perché non aprire le porte - in regime di libera concorrenza e senza preconcetti politici e culturali - alla possibilità che anche la Cina giochi le sue carte, scoperte naturalmente, a queste latitudini? Se un fondo di investimento di Shanghai immagina il **porto di Palermo** come possibile primo hub europeo al punto da dispiegare su un tavolo di confronto un piano da 5 miliardi di euro, quale sarebbe il motivo di una chiusura pregiudiziale anche solo alla valutazione della bontà dell'operazione? Si torna a quella concezione di Mediterraneo centro nevralgico dei commerci, che farebbe proprio della Sicilia una colossale base logistica per la gestione dei flussi.

Con un naturale effetto domino in termini di investimenti e di ammodernamenti infrastrutturali di cui trarrebbe giovamento anche chi non direttamente coinvolto nel business.

Insomma, davvero dobbiamo avere paura del gigante rosso? All'Italia si offre un'occasione importante. La sicurezza nazionale prima di tutto, chiaro. L'invocazione a più voci reclama cautela. Ma se in ballo ci sono sviluppo, investimenti, sbocchi commerciali, rapporti produttivi, nuove infrastrutture, occasioni occupazionali... perché arrendersi alla paura preconcepita della Cina? Si minaccia più o meno apertamente chi delocalizza all'estero la produzione, senza però far nulla per convincerlo a restare né solo chiedersi i motivi di una tale scelta. E contemporaneamente non si creano le condizioni per favorire chi vuole venire in Italia, soprattutto se dovesse arrivare da latitudini non vicine al nostro Dna. Teniamocene pure noi le chiavi di casa, come sottolinea il vicepremier Salvini.

Ma nel frattempo guardiamo a come possiamo rendere migliore il giardinetto di casa.

Inclinarsi anche in questo caso alla sempre più preponderante cautela del non fare, per evitare i rischi e i fastidi del fare, sarebbe solo un ulteriore schiaffo al tanto strombazzato cambiamento. La Cina bussa.

Chi ha davvero paura di aprire?

A chi fa davvero paura la Cina? Quale cristalleria occidentale teme l'avanzata del gigante rosso fra i delicati pezzi pregiati dei propri equilibri geo-politici e finanziari? A pochi giorni dall'arrivo in Italia di Xi Jinping e signora - con attesissima tappa palermitana - è su questi interrogativi che verte il dibattito sui presunti rischi di uno spargersi del blob cinese sui tessuti produttivi europei.

Dibattito dal quale però sembra si faccia particolare attenzione ad escludere il protagonista strategicamente più importante. Cioè proprio il tessuto produttivo. Perché va bene la globalizzazione, purché però guardi all'Atlantico.

Nell'ottica di una visione che però non può continuare a fare i conti solo con datate alchimie di natura politico-ideologica, ma dovrebbe piuttosto prendere atto di mutati da tempo e ben radicati oggi assetti economici planetari.

La Cina che si bastava di Deng Xiaoping è oggi la Cina che guarda oltre i suoi stessi confini di Xi Jinping. E oltre quei confini c'è un'Europa in cui il gigante asiatico intravede un mercato importante.



Consapevole però che, non avendo ancora nell' ambito della Ue collezionato amici ed alleati - tutt' altro - dovrà muoversi con prudenza e diplomazia, rendendo chiari e concreti i propri interessi e le proprie metodologie di intervento. In quest' ottica l' Italia riveste - almeno geograficamente - un ruolo prioritario, per la sua posizione in un Mediterraneo che rappresenta poco più di una goccia nel complesso dei mari di tutto il globo ma nel quale viaggia circa un quarto di tutte le merci trasportate su navi dell' intero pianeta.

L' Italia riveste un ruolo prioritario per la sua posizione al centro del Mediterraneo L' interesse di Pechino un' opportunità da valorizzare senza pregiudizi La sicurezza nazionale prima di tutto è chiaro, ma se ci sono in ballo sviluppo, investimenti e occupazione è bene non alimentare preconcetti.

Torna in mare la nave dell' ong Mediterranea

«Oggi si parte. Abbiamo lavorato fino a tarda notte, superato quattro ispezioni della Capitaneria e resistito durante mesi di sdegno e frustrazione, di fronte alla barbarie provocata dalla chiusura dei confini. Oggi finalmente la Mare Jonio torna a solcare il Mediterraneo per la sua missione di speranza». Così su Facebook Mediterranea Saving Humans, la rete di associazioni italiane, annuncia la partenza della nave Mare Jonio dal porto di Palermo per raggiungere il Mediterraneo centrale. «A bordola bandiera di Palermo sventola accanto al tricolore, per ricordare che la nostra città è in prima fila per difendere i valori della Costituzione e il bene supremo della vita umana», dice il sindaco Leoluca Orlando. CON 31 MILIONI DI DOLLARI.

Fatti & Notizie

Il film la storia prima del raid
Nuova Zelanda, la strage annunciata in mail alla premier

Scontri e roghi, i gilet gialli devastano il centro di Parigi
Incendiato un palazzo sugli Champs-Élysées

Torna in mare la nave dell'ong Mediterranea

Opel KARL ROCKS
IL MINI SUV DA CITTÀ.

€ 99 al mese

RIOLO CONCESSIONARIA UFFICIALE E VEICOLI COMMERCIALI OPEL
Via Ugo La Malfa 8 - 00144 OTTAVIA - Ormaiata (RM) - Tel. 0761/460000

Economia del Mare - Palermo, 21 marzo 2019

maurizio de cesare

16 marzo 2019 - Appuntamento di riferimento per lo shipping il convegno sul tema Economia del Mare. Opportunità di sviluppo per il territorio che si terrà a Palermo, giovedì 21 marzo dalle ore 10, presso la sala convegni Intesa Sanpaolo in via Cusmano 56. Nell'occasione sarà presentato il 5° Rapporto Italian Maritime Economy di SRM e illustrato l'impatto attuale e il potenziale di sviluppo della cosiddetta economia del mare' per Palermo e la Sicilia. Agenda Registrazione partecipanti Saluti e apertura lavori Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo Fabrizio Micari, Rettore Università degli Studi di Palermo Intervengono Alessandro Albanese, Presidente Camera di Commercio di Palermo ed Enna Pierluigi Monceri, Direttore Regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo Pasqualino Monti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Mauro Nicosia, Presidente CONFETRA Sicilia Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente internet sono considerati con Google, in conformità alle politiche sulla privacy, come dati personali. Per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONVEGNI - LAVORO CON NOI - LISTINO

Economia del Mare - Palermo, 21 marzo 2019

A. Sestini - 16 marzo 2019 - 01:02:00



16 marzo 2019 - Appuntamento di riferimento per lo shipping il convegno sul tema "Economia del Mare. Opportunità di sviluppo per il territorio" che si terrà a Palermo, giovedì 21 marzo dalle ore 10, presso la sala convegni Intesa Sanpaolo in via Cusmano 56. Nell'occasione sarà presentato il 5° Rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM e illustrato l'impatto attuale e il potenziale di sviluppo della cosiddetta "economia del mare" per Palermo e la Sicilia. Agenda Registrazione partecipanti Saluti e apertura lavori Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo Fabrizio Micari, Rettore Università degli Studi di Palermo Intervengono Alessandro Albanese, Presidente Camera di Commercio di Palermo ed Enna Pierluigi Monceri, Direttore Regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo Pasqualino Monti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Mauro Nicosia, Presidente CONFETRA Sicilia Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM

[ECONOMIA](#)
[MARE](#)

[ASSOCIAMARDA](#)
[Autorità di Sistema Portuale del Mare Meridionale Sicilia](#)
[Industria Italiana e la produttività](#)

[PRATI & COMPANY](#)
[BIZZARRE](#)
[DIGITAL](#)
[FACEBOOK](#)

Seleziona contenuti

BORTO
 Interporto

GRIMALDI GROUP
 THIS IS US

Federazione Italiana
 Piloti del Porto

CARGO MARE
 Shipping & Logistics

Avvisatore marittimo

Trapani

Il presidente dell'AdSp Monti e il sindaco Tranchida illustrano lo stato dei lavori

Il porto di Trapani cambierà volto Pronto a maggio il nuovo terminal

Il nuovo Fast Ferry Terminal per chi attende l'imbarco per le Egadi, tre milioni di euro per riqualificare l'attuale stazione marittima, via all'iter per il dragaggio. Sono alcune delle novità che faranno cambiare volto al porto di Trapani. Lo stato di avanzamento dei lavori è stato illustrato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, con il sindaco di Trapani Giacomo Tranchida (nella foto), il direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante della Capitaneria di porto di Palermo, Roberto Isidori, il comandante della Capitaneria di Porto di Trapani, Franco Maltese, e il segretario generale dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Salvatore Gravante. L'attenzione dell'AdSP del mare di Sicilia occidentale su Trapani ha detto Monti - è molto alta come testimoniano l'intenso lavoro già iniziato e gli investimenti già deliberati per la necessaria manutenzione, l'adeguamento dei fondali, la riqualificazione della stazione marittima e il nuovo Fast Ferry Terminal. Il dragaggio del porto con il ripristino dei fondali - anche se non c'è ancora la convenzione - è entrato finalmente a pieno titolo nel PON Infrastrutture e Reti 2014/20 e sarà finanziato: nel frattempo noi lavoriamo per rendere il progetto maturo e finanziabile, attraverso le caratterizzazioni già avviate. Tanta attività pone le basi perché il porto più occidentale della Sicilia diventi uno scalo crocieristico complementare a Palermo, con l'ulteriore possibilità di specializzarsi in porto contenitori, disponendo di una vasta area alle spalle da destinare a tale funzione. 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. Per 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. Tornando ai lavori in programma, Monti ha annunciato che sarà pronto già nel mese di maggio il nuovo Trapani Fast Ferry Terminal per i passeggeri che attendono per imbarcarsi per le Egadi. L'intervento prevede la collocazione del manufatto lungo la Banchina Dogana e la sostituzione di una porzione della pavimentazione preesistente in banchina per ulteriori 443 mq rispetto alla superficie occupata dal terminal che è di 685,78 mq. Gli interventi sono in corso di ultimazione, e quindi già individuabili sui luoghi, gli elementi strutturali fondanti e in elevazione. Il principio generatore del progetto è stato quello di mantenere la massima trasparenza e continuità fisica e percettiva, a oggi esistente, tra il lungomare e il suo fronte cittadino, cifra caratteristica di questa cittàporto. Il progetto, ormai di imminente ultimazione, si configura come un trilitte che ospita al suo interno diverse funzioni, tra cui: una biglietteria al coperto con 8 postazioni, una zona di sosta esterna al coperto con ampie sedute in legno, un bar con area di mescita all'aperto e una sala d'attesa climatizzata per circa 70 persone, con annessi servizi igienici. L'obiettivo perseguito è quello di dare il massimo comfort agli utenti in transito verso le isole senza impattare sulla qualità paesaggistica dei luoghi. E mentre tra primavera ed estate partiranno le necessarie operazioni di manutenzione - manti stradali delle banchine, recinzione del porto, interventi sull'impianto di illuminazione pubblica, sostituzione parabordi, rifacimento servizi igienici, collocazione segnaletica in area portuale - l'AdSP, preso atto del precario stato infrastrutturale in cui versa l'esistente Stazione marittima, da anni priva di una sostanziale manutenzione e inadeguata alle attuali esigenze logistiche, ha deciso di avviare 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. Nel dettaglio, si procederà alla chiusura della corte interna dell'edificio con una struttura precaria leggera in ferro e vetro, destinata a sala d'attesa climatizzata per i crocieristi. In prossimità di questo spazio troveranno nuova collocazione i servizi annessi quali bar, gift-shop e altri servizi portuali, mentre una porzione dell'originaria corte rimarrà scoperta per consentire l'eventuale attesa all'aperto. L'ingresso della stazione vedrà modificata la sua conformazione attraverso la netta separazione tra l'accesso pedonale, in parte coperto e accessibile ai portatori di handicap, e gli accessi carrabili con annessi parcheggi per circa 50 posti auto. Sono anche state avviate le procedure propedeutiche al dragaggio del porto per garantire la profondità di -11 m nell'avamposto e di -10m all'interno del porto. Per il miglioramento delle manovre di ingresso e di ormeggio anche di navi di grosse dimensioni, si procederà al salpamento di gran parte del molo Ronciglio, in modo da garantire un canale di accesso al porto di larghezza pari a circa 250 m. Partite pure le necessarie operazioni di manutenzione: manti stradali delle banchine, recinzione del porto, interventi sull'impianto di illuminazione pubblica, sostituzione parabordi, rifacimento servizi igienici, collocazione segnaletica in area portuale. Infine l'AdSP ha avviato i contatti con la Scuola Politecnica dell'Università di Palermo per la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, completo di tutti i presupposti, anche progettuali, propedeutici alla redazione del nuovo Piano regolatore del porto di Trapani (quello attuale risale al 1962).

La Via della Seta

Il pressing degli Usa su Salvini "No all' accordo con la Cina"

Tra gli alleati nuovo botta e risposta. Ma è lite anche sullo sblocca cantieri: "Grandi opere trascurate dai 5S"

CARMELO LOPAPA, MATTEO PUCCIARELLI

ROMA MILANO Nel governo « ormai viviamo da separati in casa », si racconta nel dietro le quinte dell' alleanza gialloverde. E lo si fa in maniera trasversale. I principali capitoli aperti, quelli più pressanti per Lega e 5 Stelle, adesso sono due.

Il primo, l' accordo con la Cina per la cosiddetta Via della Seta.

Il secondo, il decreto " sblocca cantieri " che dovrebbe essere approvato mercoledì in Consiglio dei ministri.

Nelle ultime ore, l' ambasciatore americano Lewis Eisenberg che aveva già incontrato il sottosegretario leghista Giancarlo Giorgetti e il ministro Enzo Moavero Milanese, si è fatto sentire due volte dal vicepremier Matteo Salvini. Il pressing è costante, serrato e motivato dal fatto che, per gli americani, l' accordo tra il nostro Paese e Xi Jinping non andrebbe rivisto: andrebbe proprio cancellato, spazzato via.

Gli Stati Uniti sono in una guerra commerciale senza precedenti con la Cina e considerano l' Italia il principale alleato in Europa dopo la Gran Bretagna. E il patto Roma- Pechino è percepito come un cedimento al " nemico ".

Nel fine settimana alla Farnesina i tecnici hanno lavorato per modificare i 16 protocolli governativi tra Italia e Cina, infarcendoli di paletti e richiami alla legislazione europea. In particolare, sono stati " asciugati " i protocolli sui porti di Trieste e Genova, rimuovendo i riferimenti ai « vincoli di riservatezza » e alle « infrastrutture digitali ». Nella speranza di Palazzo Chigi di poter incassare il disco verde finale di Washington. Ma per gli Usa è il memorandum in sé a rappresentare una minaccia, considerato alla stregua di un manifesto politico. « La questione economica è importante, ma la sicurezza nazionale è decisiva », avverte Salvini da Potenza. Identico ragionamento da Guglielmo Picchi, sottosegretario agli Esteri: « Non possiamo compromettere la sicurezza o deprimere l' interesse nazionale ».

Il punto però è che per i 5 Stelle l' interesse nazionale combacia con l' accordo coi cinesi. « Negli ultimi giorni ho visto posizioni diverse, un po' schiacciate su quel che chiedono gli altri Paesi e non su quello che vuole e fa bene all' Italia. Mi ha sorpreso, non lo nascondo », ha scritto Luigi Di Maio in un post sul " Blog delle stelle ". Come dire, la Lega stavolta non è sovranista? Basta subordinazione agli Usa. In casa 5 Stelle si ricorda come le basi del Memorandum erano state poste da Paolo Gentiloni.

Non bastasse il delicato dossier di politica internazionale, c' è in ballo lo sblocca cantieri. Al decreto stanno lavorando sia il premier Giuseppe Conte che il ministro Danilo Toninelli e dovrebbe ottenere il via libera nel Consiglio dei ministri di mercoledì. Ma il Carroccio ora frena: il testo elaborato sarebbe incompleto perché favorirebbe l' apertura di piccoli cantieri, per lo più al Sud, e contemporaneamente trascurerebbe le grandi opere. In più, mancherebbe qualsiasi riferimento all' edilizia privata e non sarebbe prevista la figura del commissario unico per le grandi opere. Per Salvini, così com' è, il decreto è una scatola vuota, da rivedere: « Non voglio un mini decreto, vanno sbloccati tutti », ha infatti spiegato il vicepremier. « L' alleanza - rincara Giancarlo Giorgetti - va avanti finché il contratto merita di essere eseguito ». E almeno su questo punto, conviene anche il M5S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Massima prudenza con la Cina

ROMA Via della Seta: Confcommercio Imprese per l'Italia e Confrtrasporto invitano il governo alla massima prudenza sull'accordo Italia-Cina annunciato per il 22 marzo. E propongono un'intesa doganale tra i due Paesi. Lo scrivono i presidenti Carlo Sangalli e Fabrizio Palenzona in una lettera inviata al premier Giuseppe Conte e al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Massima prudenza con la Cina' dated 16 Marzo 2019. The article text is partially visible, mentioning 'Via della Seta: Confcommercio Imprese per l'Italia e Confrtrasporto invitano il governo alla massima prudenza sull'accordo Italia-Cina annunciato per il 22 marzo. E propongono un'intesa doganale tra i due Paesi.' Below the text is a 'LASCIA UN COMMENTO' section with a form for name, email, and website. On the right side, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSOLOGI', 'SPECIAL FOR SIRE PRODUCE', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'Tore', 'ON FON ILLUMI TORCA', and 'C.A.P.A.'.