



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 20 marzo 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

20/03/2019	Italia Oggi Pagina 22	<i>MARIANGELA LATELLA</i>	24
Per Pechino un mare di denaro			

Trieste

20/03/2019	The New York Times International Edition Pagina 1		26
China sees Italian port as gateway to Europe			
20/03/2019	Avvenire Pagina 1	<i>MAURIZIO AMBROSINI</i>	28
ITALIA-CINA, CIOÈ I «PORTI APERTI»			

20/03/2019	Corriere del Veneto Pagina 15	<i>Paolo Costa</i>	29
<hr/>			
20/03/2019	Italia Oggi Pagina 11	<i>MARIO LETTIERI* E PAOLO RAIMONDI**</i>	31
<hr/>			
20/03/2019	Italia Oggi Pagina 22		33
<hr/>			
20/03/2019	Il Gazzettino (ed. Udine) Pagina 41		34
<hr/>			
20/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 3		35
<hr/>			
19/03/2019	TraderLink	<i>PIERLUIGI GERBINO</i>	36
<hr/>			
19/03/2019	Transportonline		37
<hr/>			
20/03/2019	Il Piccolo Pagina 45		39

Venezia

20/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Rovigo) Pagina 38		40
<hr/>			
20/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Rovigo) Pagina 48		41
<hr/>			
20/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		42

Savona, Vado

20/03/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20		43
<hr/>			
20/03/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6		44

Genova, Voltri

20/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 3		45
<hr/>			
20/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 5		47
<hr/>			
20/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		49
<hr/>			
20/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 16		50
<hr/>			
20/03/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	<i>ALBERTO GHIARA</i>	51
<hr/>			
20/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 16		52
<hr/>			
20/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	<i>FABRIZIO CERIGNALE</i>	53
<hr/>			
19/03/2019	larepubblica.it		54
<hr/>			
19/03/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	55

Ravenna

20/03/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 6	
	«Ravenna e Trieste complementari Qui altri 200 ettari per la logistica»	56
20/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 39	
	Arriva l' ospedale delle tartarughe marine	57
20/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44	
	«La Cina punta sul porto di Ravenna»	58

Livorno

20/03/2019	Il Tirreno Pagina 12	
	«Porto di Livorno escluso per colpa di M5s e Lega»	59
20/03/2019	Il Tirreno Pagina 12	
	L' Antitrust contro Onorato «Convenzione, alt alla proroga»	60
20/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 41	
	Onorato, ecco la Maria Grazia Il super cargo con il cuore verde	62
20/03/2019	Il Tirreno Pagina 12	
	La nave che "tifa" per i marittimi italiani	63
20/03/2019	Il Tirreno Pagina 24	
	Il porto del futuro 70 volte più veloce Sprint per le merci e per gli affari	64
20/03/2019	Il Tirreno Pagina 43	
	L' ammiraglio Verna al timone di Livorno come commissario	66
19/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>
	Porto 2000 e bacini una serie innaturale di rinvii	67
20/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 41	
	Porto 2000, via alla fase operativa	68
20/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 41	
	Demanio marittimo Approvata la circolare sulle concessioni	69

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/03/2019	Corriere Adriatico Pagina 12	
	«Pronti per lo sbarco dei cinesi» Le Marche brindano all' accordo	70

Napoli

19/03/2019	Il Nautilus	
	L'ADSP firma un protocollo d'intesa con Cassa Depositi e Prestiti e Comune di Napoli. Obiettivo: supportare interventi infrastrutturali	71

Bari

20/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 7	
	«L' intesa può essere virtuosa se coinvolgerà i porti pugliesi»	73

Brindisi

20/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 31	
	Scarpe di marca contraffatte Sequestrate diecimila paia	75
20/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 17	<i>SALVATORE MORELLI</i>
	Dopo magliette e giocattoli sequestrate pure le scarpe	76

Taranto

20/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 31	
	La Marina investe sulla città di Taranto	77

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

20/03/2019 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2 *ALBERTO GHIARA* 80
Ancora incertezza sul futuro del porto di Gioia Tauro

Cagliari

19/03/2019 **Il Nautilus**
Poco meno di due settimane per la manifestazione di interesse sui silos del Rinascita 81

19/03/2019 **Informare**
Ultimo appello ad investitori interessati ai silos granari del porto di Cagliari prima di procedere alla loro demolizione 82

20/03/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 17 83
Nessun investitore, corsa contro il tempo per salvare i silos

19/03/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 84
Riconversione dei silos del molo Rinascita

Messina, Milazzo, Tremestieri

20/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 27 85
La "Zes" a servizio della portualità

20/03/2019 **La Sicilia (ed. Messina)** Pagina 29 86
Prima visita con benvenuto per la nuova nave da crociera

Catania

20/03/2019 **La Sicilia** Pagina 35 87
Catania, museo a cielo aperto

Augusta

20/03/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 32 88
Blocco del porto di Augusta o no? Botta e risposta Montalto-Fazio

Palermo, Termini Imerese

19/03/2019 **Ansa** 89
Cina: Rixi, no investimenti porto Palermo

20/03/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 6 90
Rixi: i cinesi non vogliono il porto di Palermo

19/03/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 92
Rixi in visita al porto di Palermo

20/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 17 94
Porti, Palermo cambia pelle e si offre ai big delle crociere

20/03/2019 **La Sicilia** Pagina 6 95
Dragaggio fondali, moli più lunghi, terminal l' Isola si prepara ad accogliere le meganavi

19/03/2019 **Il Nautilus** 96
Economia del mare. Opportunità di sviluppo per il territorio

19/03/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 97
Fondi per i porti dell'AdSp Sicilia occidentale

20/03/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 4 98
Obiettivo: creare più reddito nelle aree portuali

20/03/2019	MF Pagina 1	<i>ANTONIO GIORDANO</i>	99
<hr/>			
19/03/2019	TP24		101
<hr/>			
Porto di Trapani, Turano: bacino di carenaggio messo in sicurezza			

Focus

20/03/2019	Corriere della Sera Pagina 1	<i>Xi Jinping</i>	102
<hr/>			
«Italia-Cina, l'ora di nuovi accordi»			
20/03/2019	Corriere della Sera Pagina 8	<i>XI JINPING</i>	103
<hr/>			
«UN PATTO STRATEGICO ASSIEME ALL' ITALIA»			
20/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 8	<i>Gerardo Pelosi</i>	105
<hr/>			
Conte: l' intesa fa i nostri interessi Non lede gli accordi con Ue e Usa			
20/03/2019	Il Sole 24 Ore		106
<hr/>			
La collaborazione commerciale tra Italia e Cina è entrata in una nuova epoca dallo sviluppo completo			
20/03/2019	Il Sole 24 Ore		107
<hr/>			
Benefici reciproci dall'aumento del numero di convogli ferroviari tra Cina e Unione Europea			
20/03/2019	Il Sole 24 Ore		108
<hr/>			
Cinque tipi di connessioni in cui la Nuova Via della Seta ha portato grandi risulta			
20/03/2019	La Repubblica Pagina 6	<i>CARMELO LOPAPA</i>	109
<hr/>			
Governò, si all' intesa con la Cina un decreto per blindare le aziende			
20/03/2019	Avvenire Pagina 6	<i>PAOLO PITTALUGA</i>	110
<hr/>			
La logistica italiana divisa sulle opportunità della nuova 'Via della seta'			
20/03/2019	Il Manifesto Pagina 10		111
<hr/>			
Conte: «Firmare ci conviene» Cina: «Avete bisogno di noi»			
20/03/2019	Il Manifesto Pagina 10		112
<hr/>			
Pechino ha voglia di Tav. E di porti			
20/03/2019	Il Piccolo Pagina 16		113
<hr/>			
Italia-Cina sul tavolo non solo Via della Seta			
20/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 2		114
<hr/>			
Xi in Italia, accoglienza da re «Ma accordi solo economici»			
19/03/2019	Informare		115
<hr/>			
Conte, l' intesa con la Cina è in linea con gli interessi dell' Italia, delle sue esportazioni e dei suoi porti			
19/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	117
<hr/>			
Conte: l'intesa sulla Belt and Road è commerciale			
20/03/2019	Il Foglio Pagina 1		118
<hr/>			
I porti chiusi sono una distrazione			
20/03/2019	Il Foglio Pagina 8		119
<hr/>			
Anche nel Mediterraneo svuotato dalle ong i migranti partono. Gli altri modelli e i dati per capirli			
20/03/2019	Il Manifesto Pagina 1		120
<hr/>			
I porti italiani sono aperti perché chiuderli è illegale			
20/03/2019	Il Manifesto Pagina 4		121
<hr/>			
I porti italiani sono aperti perché chiuderli è illegale			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



L'intervista
Platini: la Var
fa male al calcio
di **Guido De Carolis**
alle pagine 46 e 47



Verso il voto
Bulgaria, quei bimbi
che aspettano un futuro
di **Monica Ricci Sargentini**
alle pagine 16 e 17

La fiducia va meritata
Amundi

Quando la piazza non è violenta

IL VALORE POLITICO DELLE PROTESTE

di **Angelo Panebianco**

La storia delle democrazie è costellata di episodi di protesta di piazza. La protesta dei gilet gialli per le strade di Parigi, oggi diventata violenta (devastazioni e saccheggi sugli Champs-Élysées) e le manifestazioni pacifiche pro-clima in Italia e in tanti altri luoghi ci dicono qualcosa sulla fase che stanno attraversando le democrazie europee. Ci sono differenze cruciali fra i vari tipi di protesta, soprattutto, in rapporto ai mezzi, ma c'è anche, talvolta, qualche somiglianza (non immediatamente visibile) in rapporto ai fini.
La più importante differenza, la discriminante principale, riguarda l'uso della violenza. Le manifestazioni che prendono una piega violenta mettono in moto dinamiche assai diverse da quelle che restano pacifiche. La violenza ha effetti contraddittori, e forse anche paradossali, sulle sorti del movimento di piazza. Di sicuro, una volta impiegata, essa riduce drasticamente il consenso che, in un primo tempo, aveva circondato la protesta. Nella prima fase del movimento dei gilet gialli era evidente che le loro gesta erano seguite con approvazione da settori non piccoli della società (da molti francesi, soprattutto, che non apprezzano il presidente Macron). La violenza cambia tutto. Il consenso diffuso della prima fase si riduce drasticamente. Da questo punto di vista, il fatto che frange violente (per definizione, sempre minoritarie) siano riuscite ad imporre il proprio modo di protestare, è una sconfitta per la parte del movimento che si era illusa di poter capitalizzare su quel consenso.

continua a pagina 26

L'INTERVENTO

«Italia-Cina, l'ora di nuovi accordi»

di **Xi Jinping**

Domani inizia la visita di Stato in Italia di Xi Jinping. Per l'occasione, il presidente della Repubblica popolare cinese ha scritto un articolo in esclusiva per il Corriere nel quale si sottolinea l'antica consuetudine di amicizia tra i due Paesi e i numerosi campi nei quali la cooperazione può ancora crescere.



Sono molto lieto, in un momento di grande fermento e rinnovamento come quello attuale, di aver accolto l'invito del presidente Mattarella ad effettuare una visita di Stato in Italia. Nel 2011 venni a Roma per partecipare alle celebrazioni per i «Centocinquanta anni dell'Unità d'Italia» e nel 2016 ho nuovamente varcato il confine

«La grande storia degli incontri tra Oriente e Occidente. Un altro capitolo dell'amicizia tra i nostri Paesi»

italiano facendo scalo in Sardegna. Lo stile di vita e il modello industriale italiano che integra antico e moderno, classicità e innovazione, mi ha profondamente colpito. Essere ancora una volta qui sul suolo del Bel Paese e incontrare i miei cari amici italiani mi fa sentire estremamente a mio agio.

continua alle pagine 8 e 9

Il provvedimento della Finanza. Oggi il voto sul caso Diciotti. Sblocca cantieri, salta la sanatoria sui piccoli abusi

Sequestrata la nave dei migranti

In 49 sbarcano a Lampedusa: «In Libia torture e morte». Salvini: difesi i confini



Lucia Annibaldi L'aggressore chiede scusa con una lettera

Lucia Annibaldi, 41 anni, oggi parlamentare, fu sfregiata con l'acido il 16 aprile del 2013. L'ex fidanzato era il mandante

«Mi ha colpita con l'acido sono pronta a perdonarlo»

di **Giulio Fasano**

«Allungami la mano, Lucia. Se mi perdoni mi aiuti. Puoi essere la mia guida, che io sia maledetto per sempre. Non sono un mostro, ma un grande errore». Rubini, 37 anni, l'uomo che sfregiò Lucia Annibaldi, le ha scritto dalla cella. a pagina 21

La nave Mare Jonio con a bordo 49 migranti è entrata ieri sera nel porto di Lampedusa. La Guardia di finanza ha notificato il provvedimento di sequestro. La Procura di Agrigento ha aperto un fascicolo per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. I migranti sono tutti sbarcati. Ed hanno raccontato che in Libia hanno subito e visto torture, e hanno visto gente morire. Il vicepremier Matteo Salvini: difesi i confini dell'Italia. Oggi — sempre in tema di migranti — discussione in Senato sul caso Diciotti con relativo voto sull'autorizzazione a procedere nei confronti del ministro Salvini. Ieri, intanto, sul provvedimento sblocca cantieri è saltata la sanatoria sui piccoli abusi.

da pagina 2 a pagina 6

Sentenza C'è anche il caso Etruria Salvataggi bancari Roma batte la Ue: possibili i rimborsi

di **Daniele Manca** e **Fabrizio Massaro**

È un legittimo — dice la sentenza del tribunale della Ue a Lussemburgo — far scendere in campo il Fondo interbancario di tutela dei depositi (Ftfd), l'organismo alimentato da tutte le banche del Paese a garanzia dei depositi fino a 100 mila euro per coprire gli aumenti di capitale delle banche in crisi; non era quindi un illegale «aiuto di Stato» come invece sostenuto da Bruxelles. a pagina 29

GIANNELLI

CONGRESSO DELLE FAMIGLIE



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il guardone del banco accanto

Se la scuola si limitasse a fare la scuola, oggi forse staremmo commemorando una vittima. Una tredicenne di Lodi, colpevole di essersi presa la prima cotta per il compagno di banco più grande. Nel timore di sembrargli invisibile, si scatta qualche foto osé e gliel'invia su whatsapp. Lui ci prende gusto, ne chiede altre e, poiché lei non se la sente, passa al ricatto: se non rimpingui il mio archivio, mando a tuo padre le foto che ho già. Lo chiamano «cyberbullismo» o «revvenge porn». Formule anglosassoni per descrivere una pratica antica che i telefonini hanno reso solo più invasiva. Lui smista le immagini ai compagni. Lei si sente frangere, non parla con nessuno, ma scrive una lettera in cui preannuncia il suicidio. Poi ha un malore in classe e la verità viene a galla,

anche grazie a un contributo inaspettato. Dice un consolidato pregiudizio che a scuola si insegna di tutto tranne che le materie scolastiche. Che Talete e Leopardi devono dividere il poco tempo a disposizione con corsi di ogni tipo, dal giornalismo al giardinaggio. La scuola di Lodi se n'è infischiate del pregiudizio. E ha introdotto un corso sull'abuso dei telefonini, mandando in cattedra i poliziotti a spiegare che certe bullaggini sono reati. Alcuni dei ragazzi che avevano ricevuto le foto della loro compagna se ne sono ricordati, segnalando la vicenda agli insegnanti. Così quel malore non è passato inosservato, ma gli si è subito trovata una spiegazione. Meno male che la scuola non si fa solo gli affari suoi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova generazione di ETF è nata.

AMUNDI PRIME ETF
0,05%
Tasso costante
Più informazioni all'interno



Baghuz: anche se non c'è traccia di al Baghdadi, la caduta della roccaforte Isis è imminente. Merito anche di volontari italiani come Orsetti, ucciso l'altroieri



Mercoledì 20 marzo 2019 - Anno 11 - n° 78
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. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PROCURA DI ROMA Scandalo Consiglio di Stato

Zingaretti è indagato: finanziamenti illeciti

■ Come anticipato ieri pomeriggio da L'Espresso, il neosegretario è tirato in ballo dall'avvocato Calafiore, ma dice: "Fiducia nella giustizia, sono soltanto pettegolezzi senza riscontro"

○ OSSINO A PAG. 4



NAVE JONIO Sequestrata per favoreggiamento

I migranti sbarcano, inchiesta su Casarini

■ La Ong Mediterranea a Lampedusa scortata dalla Guardia di finanza. Possibile l'accusa di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Salvini: "Bloccata la nave dei centri sociali. Ottimo"

○ CAIA, DE CAROLIS, MANTOVANI E MASSARI A PAG. 2-3



Innocente sarà lei

di MARCO TRAVIGLIO

Ieri ho scritto che "sicuramente Silvio Berlusconi non ha ordinato il probabile avvelenamento di Imane Fadil", ma "pur troppo nessuno può escludere che c'entrino i vari ambienti criminali che lo circondano da quasi mezzo secolo, da Cosa Nostra alla massoneria deviana, dal sottobosco dell'eterna Tangentopoli ai figli di campo di Putin". È quello che pensa qualunque persona informata e raziocinante: ogni volta accade qualcosa di spiacevole a chi si mette di traverso sulla via di Arcore. E mi pareva il minimo sindacale da scrivere dopo la terribile fine di Imane. Non certo per immischiarmi nelle indagini della Procura di Milano sulla morte (non sia ancora scorse violente naturali) di quella povera ragazza. Ma per rinfrescare la memoria ai sepolcri imbiancati che fingono di dimenticare il *côté* malavitoso della biografia berlusconiana. Non solo i suoi fedelissimi superstiti, che comprensibilmente non amano vantarsi di succedere a Mangano, Bontate, Gelli, Craxi, Mills, Previti, Dell'Utri, Cosentino, Tarantini, Bisignani, Lavitola e altri noti statisti. Ma anche i politici e giornalisti *soi disant* di sinistra che ricordano scordano tutto a intermittenza, a seconda delle convenienze del momento. Non avevo calcolato che, nella fase crepuscolare, B. è assistito da alcune badanti italianissime eppure degiune della lingua italiana.

Il sen. Giacomo Caliendo, inopinatamente ex magistrato e noto frequentatore della loggia P3, si domanda perché io "non metta in evidenza che la povera Fadil ha già depresso nei processi e la sua morte non incide sull'esame di quanto riferito". È esattamente quel che ho scritto, ma lui purtroppo non l'ha capito. Poi aggiunge che avrei "colpito Berlusconi senza alcun aggancio con la realtà": in effetti affermare con quella perentorietà che "sicuramente" B. non è il mandante dell'eventuale delitto potrebbe danneggiare la sua immagine negli ambienti di cui sopra. Però, se Caliendo vuole rimediare, può sempre incolparlo lui di qualche delitto, come persona informata sui fatti. Magari chiedendo aiuto all'on. avv. Francesco Paolo Sisto. Siccome ho scritto che B., almeno stavolta, sicuramente non c'entra, Sisto parla di "attacco vergognoso e diffamatorio": anche lui l'avrebbe preferito colpevole. E va capito: con tutti i problemi che ha Forza Italia, le manca soltanto l'innocenza di B. Infatti Sisto suggerisce agli inquirenti alcune piste investigative, purtroppo prescritte: "C'è da chiedersi se Attilio Regolo fu infilato nella botte chiodata su indicazione di un antenato di Berlusconi, se Martin Luther King fu ucciso da un collaterale afroamericano del Cavaliere".

SEGUÈ A PAGINA 24

ESCLUSIVO PARLANO I FRATELLI E IL COGNATO DELLA FADIL
"LE SUE RIVELAZIONI IN QUEL MESE D'OSPEDALE"

"IMANE CI HA DETTO CON CHI CENÒ PRIMA DI STAR MALE"

SE TI CHIAMO RUBY, L'INSULTO SESSISTA DIVENTA UN DIRITTO

○ SELVAGGIA LUCARELLI A PAG. 9

La cattiveria

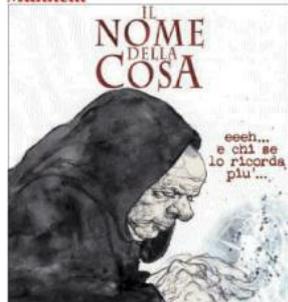
Il Pd propone il carcere per chi va a prostitute. E larghe intese con chi va a escort

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

"Ridotta a cadavere, ci ripeteva: 'Mi hanno avvelenata, lo dicono i medici'. Noi scettici, ma aveva ragione lei"

○ MADDALENA OLIVA A PAG. 8-9

Mannelli



LEOPARDI Duecento anni di "Infinito" con un tocco social

Sempre caro mi fu quell'ermo selfie

di SILVIA D'ONGHIA
inviata a Recanati (Macerata)

Un uomo vestito di nero, con il cappotto nero, la tuba nera e persino lo sguardo nero, attraversa a passo svelto le stradine del centro. Tutto intorno è deserto e silenzioso, quanto basta a generare un brivido. Ecco fatto, pensi, mi sono svegliata nel 1700 quasi 1800 e quello è Giacomo Leopardi. Tanto più che la signora polacca che vive qui da 30 anni e che ha appena a-



perito un B&B, ti sussurra solenne: "Ha visto il conte?". "L'ho visto - rispondi timorosa - mi sembrava un figurante...". "No, no, intendo quello" e punta il dito verso il giardino di fronte. Ci sono due uomini e un cane che gioca. Uno dei due è il giardiniere. L'altro, con i lunghi capelli brizzolati raccolti in una coda, è il conte Leopardi. L'erede. Non Giacomo, perché Giacomo ha appena 5 anni e di secondo nome fa Patrizio.

A PAG. 22

RADUNO A VERONA

De Mari: "I no a gay e aborto disturbano Ma la natura è così"

○ CASELLI A PAG. 6

CANTIERI

Condotte dà i soldi "prima all'Algeria": lite tra commissari

○ LILLO A PAG. 15

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



LUPETTO AMA IL SUO PAPÀ



IN EDICOLA A € 7,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 20 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 67 | **QN** Anno 20 - Numero 78 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANO, IL COMPAGNO IN QUESTURA

Soffocata col cuscino

La pista passionale

VAZZANA ■ A pagina 18



Roberta Priore aveva 53 anni

CONDANNA CONFERMATATA

La ragazza violentata: tre anni e mezzo all'ex suora

G. MORONI ■ A pagina 18



GLI STRANIERI E NOI

ECCO L'ITALIA CHE VINCERÀ

di MICHELE BRAMBILLA

CERCHIAMO di spiegare ai lettori, in una breve e spero chiara sintesi, l'ennesima disputa sui migranti. Dunque: 1) una nave italiana, che si chiama Mare Jonio e fa capo alla Ong Mediterranea Saving Humans, soccorre 49 persone a bordo di un gomone; 2) questo avviene in acque libiche; 3) i responsabili della Mare Jonio disobbediscono tuttavia alla guardia costiera libica, che vuol riportare indietro i migranti, e cominciano il viaggio verso l'Italia; 4) disobbediscono poi anche alla nostra Guardia di Finanza e attraccano a Lampedusa, dove i migranti — nonostante Salvini — sbarcano in serata; 5) parte l'inevitabile inchiesta giudiziaria eccetera eccetera. Questi i fatti, che sono già drammatici per conto loro, ma la cosa più drammatica, anzi più squallida, è che ancora una volta il tutto viene letto secondo categorie politiche: non ci si preoccupa del destino di chi fugge dalla miseria né dell'impossibilità di accogliere tutti, ma di chi ha vinto e chi ha perso. Salvini o Saviano? Ecco, a questi elevati dilemmi ci ha portati la pessima abitudine di valutare tutto secondo interessi di bottega.

[Segue a pagina 4]

Sequestrata la nave dei No global

Migranti Sbarco a Lampedusa. Ma Salvini avvisa: la pagheranno

COPPARI, POLIDORI e G. ROSSI ■ A p. 4 e 5

TRAGEDIA GIOVANE MUORE CADENDO DAL 7° PIANO. L'OMBRA DEI VIDEOGAME ONLINE

GIOCHI PERICOLOSI



POLONIA Salvatore Cipolletti, 24 anni, pisano, era in vacanza con gli amici conosciuti nel gioco di ruolo

Servizi e commento di ANTICO ■ Alle pagine 2 e 3

Ue sconfitta, vincono le banche italiane

Il salvataggio di Tercas era legittimo. Patuelli: «La Vestager deve dimettersi» | MARIN ■ A pagina 20

SOMIGLIANZA CHOC



Il film-realtà: sembra Craxi però è Favino

MASSI ■ A pagina 8

CATTIVA COSCIENZA

Greta e i buoni come bersaglio

Ecco chi li odia

PAZZI ■ A pagina 10

LUTTO PER LA STEFANI

Rally nel deserto

Muore il padre della ministra

PASSERI ■ A pagina 17

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 0320

9 771124 211405

ICONA DEI MOBILI

AIAZZONE

I TUOI MOBILI IN **5 ANNI** SENZA INTERESSI

Aiazzone si merita una strada

PONCHIA ■ A pagina 15

DELTA DEL NILO

Quel relitto è la barca di Erodoto

MALNATI ■ A pagina 27

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

TECNOLOGIA

3 FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B9, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO
LUTEINA, RAME, SELENIUM, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al tuo buon FUNZIONAMENTO del tuo SISTEMA IMMUNITARIO

SUSTENIUM

Bioritmo 3

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





Verso le elezioni

SOCIALISTI EUROPEI Colpiti dalla crisi di consenso tentano la risalita. In Francia andranno senza simbolo. All'interno 4 pagine speciali



Domani l'ExtraTerrestre

SARDEGNA È la donna che ricicla tutto coinvolgendo le aziende. Ma Daniela Ducato, premiata anche da Mattarella ha un progetto ambizioso: rifiuti zero



La guerra Nato ha 20 anni

VENERDI 22 Interviste, reportage, analisi sull'intervento «umanitario» contro la Jugoslavia (Serbia e Montenegro). 8 pagine speciali

il manifesto quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 2,90

MERCOLEDÌ 20 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 67

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Un fotogramma del video di Mediterranea sullo sbarco di ieri sera a Lampedusa



Al grido di «Liberté, liberté» i 49 migranti salvati dalla «Mare Jonio» al largo della Libia sono sbarcati nel porto di Lampedusa, tra loro anche 12 minori. La svolta nel pomeriggio grazie alla decisione della procura di Agrigento di far entrare la nave. L'ira di Salvini che aveva bloccato l'attracco e chiesto l'arresto dell'equipaggio. L'inchiesta dei magistrati al momento è contro ignoti. Giallo sul sequestro dell'imbarcazione

segue a pag. 2, 3

Parlamento

Il paradosso di negare l'autorizzazione a chi rivendica il reato

LUIGI FERRAJOLI

L'aspetto più minaccioso dell'ideologia populista, allorquando i populisti, come in Italia, sono al potere, risiede in una concezione elementare e tendenzialmente anti-rappresentativa e anti-costituzionale della democrazia, frutto di due mistificazioni ideologiche. La prima mistificazione è l'identificazione dei vincitori delle elezioni con il popolo, degli eletti con gli elettori, della volontà del ceto politico con la volontà popolare. La seconda è l'idea che la democrazia consista nell'onnipotenza della maggioranza in quanto espressione della sovranità popolare e, quindi, la negazione di quel tratto distintivo della democrazia costituzionale che è l'insieme di limiti e vincoli imposti dalla Costituzione alla legislazione e perciò ai poteri politici di maggioranza.

— segue a pagina 18 —

OGGI IL VOTO IN SENATO SUL CASO DICCIOTTI

Tutta la destra salverà Salvini

È la stessa maggioranza che abbiamo visto in azione sul decreto sicurezza. E che sta per tornare all'opera sulla legge per la legittima difesa. I giallobruni di Lega e 5 Stelle si allargano a destra, a tutta la destra e così oggi nell'aula del senato diranno che il tribunale dei ministri non può procedere contro Matteo Salvini. I magistrati di Catania lo accusano di aver sequestrato 177 migranti a bordo della nave militare Diciotti per dieci giorni, cinque da quando era attraccata al porto di Catania. Ma i senatori a schiacciante maggioranza diranno che

Salvini poteva fare quello che ha fatto perché ha agito «nel preminente interesse pubblico». Preminente, cioè prevalente sul diritto dei migranti a essere salvati e a essere liberi. «È un precedente pericoloso» avvertono le opposizioni, dal momento che d'ora in poi i governanti

potranno giustificare qualsiasi cosa. A spalleggiare il ministro e a sorreggere il suo governo oggi in aula ci sarà il presidente del Consiglio Conte. Ma ieri all'avvio del dibattito in aula non c'era il ministro. Assenza «indecente» secondo Emma Bonino. FABOZZI a PAGINA 4

Mare Jonio

I porti italiani sono aperti perché chiuderli è illegale

VALENTINA BRINIS LUIGI MANCONI

Due giorni fa la nave italiana Mare Jonio dell'organizzazione Mediterranea Save Humans, ha soccorso 49 persone in fuga dalla Nigeria, dal Gambia, dal Camerun, dalla Guinea e dal Senegal. Mentre scriviamo l'imbarcazione ha raggiunto il porto di Lampedusa dove è iniziato lo sbarco dei naufraghi; e si ipotizza il sequestro della Mare Jonio e, per l'equipaggio, quello che viene definito giudizialmente il restare a disposizione delle autorità. Un esito tutt'altro che scontato, dal momento che l'intera giornata era stata attraversata dalle dichiarazioni tonitruanti dei due Vicepremier. Il ministro dell'Interno Salvini ha dichiarato che i nostri porti «erano e restano chiusi»; e Di Maio ha affermato (Dio lo perdoni) che «una Ong italiana non può permettersi di disobbedire alla Guardia Costiera Libica».

— segue a pagina 4 —

all'interno

Cucchi Per il depistaggio, otto carabinieri a rischio processo

ELEONORA MARTINI

PAGINA 5

Cina-Italia Conte difende l'accordo: «Ci conviene»

SIMONE PIERANNI

PAGINA 10

Editoria Tavolo a porte chiuse aspettando la «piattaforma»

MATTEO BARTOCCI

PAGINA 7

Riforma Renzi-Boschi

Lo smemorato Zingaretti sul quel fatale 2016

MASSIMO VILLONE

Siamo al cambiare tutto per non cambiare nulla? Si vedrà. Un avvio, a parte le formule roboanti, piuttosto grigio e insapore quello di Zingaretti. Ma una frase un sapore netto e sgradevole lo aveva, e ci ha colpito negativamente. Quella per cui se lo Stato non funziona, ciò è dovuto anche al no al referendum sulla riforma Renzi-Boschi.

— segue a pagina 6 —

biani



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, 09sp/CRM/232103 9 7716025 2135010



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 71 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/11 L. 662/98

Fondato nel 1892



Mercoledì 20 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDNA E PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" EURO 1,10

Il nuovo film
Un James Bond versione MeToo e ambientalista: sarà vero 007?
Titta Fiore a pag. 38



La fiction Rai
Il commissario Ricciardi è ancora senza volto
Bocciati gli attori vip
Farro a pag. 13



Parola di fratello
Roberto Insigne: «Lorenzo ama Napoli, ma basta offese sui social»
Majorano a pag. 17



Migranti, sequestrata la nave

► Sbarcati a Lampedusa i 49 della Mare Jonio. Inchiesta per immigrazione clandestina Salvini: provocazione organizzata. Oggi il voto sulla Diciotti, alta tensione tra i grillini

L'analisi
UN'OPERAZIONE STUDIATA A TAVOLINO

Carlo Nordio

Alla vigilia della discussione finale sull'autorizzazione a procedere nei confronti di Salvini per il caso "Diciotti", la nave italiana "Mare Jonio" della Ong "Mediterranea Saving Humans" si ripresenta davanti ai nostri porti chiedendo di far sbarcare 49 migranti. Tenuto conto delle circostanze, e dei gestori del battello, è difficile escludere una coincidenza. Ma di questo diremo più avanti. Per ora, tre considerazioni con altrettante domande.

Primo. Stando alle dichiarazioni del portavoce della marina libica, il gommonone dove si trovavano i migranti era privo di motore, e la "Mare Jonio" sarebbe arrivata sul posto prima della stessa locale guardia costiera. Domanda: come ha fatto a trovarsi proprio lì a raccogliere un'imbarcazione più o meno alla deriva?

Secondo. Il medesimo portavoce ha detto che il nostro equipaggio si è comportato scorrettamente, senza cioè ottemperare alla procedura prevista dalla legge del mare per le operazioni di ricerca e soccorso. Domanda: se questo fosse vero, cosa farà la nostra magistratura?

Terzo. La stessa legge del mare prevede che i "naufraghi" vengano portati in un porto sicuro, possibilmente il più vicino.

Continua a pag. 39

Ieri sera i 49 migranti raccolti al largo della Libia dalla nave Mare Jonio, appartenente ad una Ong italiana, sono sbarcati al porto di Lampedusa. La nave è sequestrata dalla Finanza, non dalla magistratura. La procura di Agrigento indaga per reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Tuona Salvini: «Una provocazione organizzata». Oggi il voto in Senato sulla Diciotti, i grillini sono spaccati.

Ajello, Di Giacomo, Errante, Pane, Pirone e Pucci alle pag. 2, 3 e 5

La spy story nei 5Stelle

Sarti, le foto trafugate da un pc alla Camera

Nuova rivelazione alle lene sulle foto della grillina Sarti: il furto informatico avvenne dagli Ip relativi al pc della Camera. A svelarlo è un ex parlamentare grillino: «Poteva essere una cosa interna al movimento». E si apprende che vittima non fu solo la Sarti ma anche altri esponenti del M5S.

A pag. 9



Giulia Sarti deputata M5S

Finanziamento illecito

Zingaretti indagato «Fiducia nei giudici bassezze da M5S»

Prima tegola per Nicola Zingaretti, neo-eletto segretario del Pd. Sarebbe indagato per finanziamento illecito nell'ambito di un'indagine su casi di corruzione al Consiglio di Stato: «Bassezze - dice - da M5S». A pag. 9

Il caso Proiettili contro i gazebo. La pista: due clan dei Quartieri si contendono il territorio



I rilievi della polizia dopo i colpi esplosivi contro i gazebo dei locali in piazza Trieste e Trento, a Napoli

La sparatoria nella piazza dei caffè di Napoli

Barbuto e Del Gaudio alle pagg. 22 e 23

Le voci su Fca-Peugeot
Le imprese e il Paese senza politica industriale

Giuseppe Berta

All'Italia mancava ancora il paradosso di un governo con manifeste tendenze sovraniste che ha di fronte la questione di intese mirate alla cessione, quanto meno parziale, di componenti consistenti del nostro apparato economico e produttivo. Se ne è parlato soprattutto nell'imminenza del viaggio del leader cinese Xi Jin Ping in Italia, per quanto riguarda la Via della Setta e un'indagine su casi di corruzione in presenza di Pechino nella nostra economia. Continua a pag. 39

L'intervista

Bonometti: «Le riforme al palo costano l'1% di Pil»



Assolombarda: «Basta con l'Italia in perenne campagna elettorale»

Nando Santonastaso

«In Italia c'è bisogno di una svolta, le riforme al palo costano l'1% di Pil». Parola di Marco Bonometti, presidente di Confindustria Lombardia. A pag. 7

Le teorie dei relatori più estremisti

Gli ultrà del Forum Famiglia «Gay in cella e no al divorzio»

Francesco Lo Dico

I promotori assicurano che il World congress of family, in programma a fine marzo a Verona, sarà un incontro a favore «della dignità di madri, padri, bambini». E il segretario di Stato vaticano, Pietro Parolin, ha aperto parzialmente all'iniziativa. Ma al XIII Congresso mondiale delle famiglie non mancano i proclami bellicosi dei cosiddetti «ultra», che stridono con il tema. Del tipo: «Gay in cella e no al divorzio».

A pag. 21

Il processo Caizzo

Diede fuoco alla ex la Cassazione: 18 anni di carcere



Lanza a pag. 29

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA FASI

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

2° RILASCIO: LUTENA, SANGUE, SELENO, CROMO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALUTE.



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141-N° 78 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 20 Marzo 2019 • S. Alessandra

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'evento
Bambino Gesù,
l'eccellenza
della pediatria
compie 150 anni
Massi a pag. 17



La classifica
Ecco gli allenatori
più bravi di sempre
il re è Michels
ma Sacchi è terzo
Buffoni nello Sport



L'intervista
Carlo Conti: «Ora
penso alla famiglia
ma lo ammetto,
Sanremo mi tenta»
Molendini a pag. 20



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

Sequestrata la nave del blitz

► Sbarcati a Lampedusa i 49 migranti della Mare Jonio. Aperta l'inchiesta per favoreggiamento Salvini: «Provocazione organizzata, chi sbaglia paga». Oggi il voto sulla Diciotti, grillini in bilico

L'intervento
«Così Italia e Cina aprono insieme la nuova stagione»

Li Ruiyu*

Su invito del presidente della Repubblica Italiana Sergio Mattarella, il presidente della Repubblica Popolare Cinese, Xi Jinping, si appresta ad effettuare una visita di stato in Italia. Si tratta della prima visita di un presidente cinese in Italia dopo 10 anni ed è la prima visita di stato in Italia del presidente Xi dalla sua entrata in carica.
Continua a pag. 23

Gli effetti
Un boomerang,
quei tre indizi
fanno una prova

Carlo Nordio

Ala vigilia della discussione finale sull'autorizzazione a procedere nei confronti di Salvini per il caso "Diciotti", la nave italiana "Mare Ionio" della Ong "Mediterranea Saving Humans" si ripresenta davanti ai nostri porti chiedendo di far sbarcare 49 migranti. Tenuto conto delle circostanze, e dei gestori del battello, è difficile escludere una coincidenza. Ma di questo diremo più avanti. Per ora, tre considerazioni con altrettante domande.
Primo. Stando alle dichiarazioni del portavoce della marina libica, il gommone dove si trovavano i migranti era privo di motore, e la "Mare Ionio" sarebbe arrivata sul posto prima della stessa locale guardia costiera. Domanda: come ha fatto a trovarsi proprio lì a raccogliere un'imbarcazione più o meno alla deriva?
Secondo. Il medesimo portavoce ha detto che il nostro equipaggio si è comportato scorrettamente, senza cioè ottemperare alla procedura prevista dalla legge del mare per le operazioni di ricerca e soccorso. Domanda: se questo fosse vero, cosa farà la nostra magistratura?
Continua a pag. 23

ROMA I 49 migranti raccolti al largo della Libia dalla nave "Mare Jonio", appartenente ad una Ong italiana, alle sette di ieri sera sono sbarcati a Lampedusa. L'imbarcazione è stata sequestrata dalla Guardia di finanza, ma non dalla magistratura. Per ora la procura di Agrigento ha aperto un fascicolo per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Salvini: «Provocazione organizzata, chi sbaglia paga». Oggi il voto sulla Diciotti, grillini in bilico.
Ajello, Pirone e Pucci alle pag. 2, 3 e 4

L'inchiesta
Finanziamento illecito
Zingaretti indagato:
fiducia nella giustizia

Valentina Errante

Appena eletto segretario del Pd Nicola Zingaretti si trova indagato dalla procura di Roma: finanziamento illecito del partito. A pag. 8

Il decreto al Cdm
Sblocca cantieri, scontro sulle opere
Spariscono i fondi destinati a Roma

Andrea Bassi

Roma, almeno per ora, non vedrà "scongela-ti" i 108 milioni da destinare al rifacimento di strade,



piazze, parcheggi e alla riqualificazione di edifici pubblici. La norma era stata inserita ma lo scontro nel governo l'ha bloccata. A pag. 7

In caso di "no deal" un decreto tutelerà le nostre aziende



Brexit, via dall'Italia le assicurazioni inglesi

Continua il negoziato Ue-Londra per scongiurare una Brexit senza accordo (foto ANSA) Orsini a pag. 9

Banche, Ue bocciata sugli aiuti di Stato

► Il Tribunale europeo cancella lo stop a Tercas Etruria, Chieti, Marche e Ferrara potevano salvarsi

ROMA Quella su Banca Tercas è una sentenza che fa crollare un pilastro della linea tenuta dall'Antitrust Ue nella gestione di diversi dossier bancari italiani: il Tribunale Ue ha infatti annullato la decisione della Commissione che aveva ritenuto l'intervento del Fondo interbancario per la tutela dei depositi (Fitd) un aiuto di Stato. L'Italia ora chiede i danni.
Pollio Salimbeni a pag. 14

Direttore generale
Bankitalia, Rossi lascia
Panetta in pole position

Rosario Dimito

A sorpresa lascia il direttore generale di Bankitalia, Salvatore Rossi. In corsa Panetta. A pag. 7

Cinque politici M5S vittime di hackeraggio: la pista di Montecitorio

Simone Canettieri

Non solo Giulia Sarti. Nel 2013 finirono nel mirino degli hacker anche altri deputati del M5S come Alessandro Di Battista (ora «libero cittadino» ultimamente in ritirata mediatica) e Stefano Vignaroli, attuale presidente della commissione Ecomafie. Nella puntata delle Iene andata in onda ieri sera si fa però una nuova rivelazione: il furto informatico avvenne dagli Ip relativi al computer della Camera. A svelarlo è un ex parlamentare grillino: «Poteva essere una cosa interna al movimento». A pag. 8

L'attentato in Olanda
Il killer di Utrecht e il biglietto ad Allah
Pista terroristica per la strage sul tram



UTRECHT Prende sempre più corpo la pista del terrorismo per l'attentato di lunedì mattina in un tram a Utrecht. Ieri sera un secondo arresto. Il killer, un turco di 37 anni, Gökmen Tanisli, arrestato dalla polizia, ha lasciato nell'auto la scritta Allah e pare non conoscesse le vittime.
Bussotti a pag. 10

SEGNO DELLA VERGINE
FAVORITO DAGLI ASTR
E GIORNO BRANNO
Buongiorno, Vergine! Fa bene al cuore ricordare di tanto in tanto sia le esperienze che gli amori del passato, ma questa Luna nel segno è un invito a guardare con fiducia al futuro. Balla da sola nel vostro cielo, e ballando ballando, arriva la primavera. L'equinozio significa per voi Sole positivo, iniziate la nuova stagione con Marte e Saturno in aspetto passionale, dopo tante corse e rincorse, l'amore si accende di nuovo. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 27

HAI SCRITTO UN LIBRO?
INVIACILO ENTRO IL 5/04/2019
Inviaci i tuoi testi inediti di poesia, narrativa e saggistica e i tuoi dati all'indirizzo: Gruppo Albatros - Viale Libia, 167 - 00199 Roma oppure tramite e-mail all'indirizzo: inediti@gruppoalbatros.com
Per maggiori informazioni visita il sito www.gruppoalbatros.it oppure chiama il numero 06 90.28.97.32
Gli autori delle opere ritenute idonee per la pubblicazione riceveranno una proposta editoriale.
I partecipanti accettano il numero verde del gruppo per le spese di servizio al numero 02.99.196.2003. I telefoni fissi non saranno restituiti.
RENATO ROMANO
LA NAJIA CHE NON VOLEVO
«C'ERA UNA VOLTA IL SERVIZIO MILITARE OBBLIGATORIO. C'ERA UNA VOLTA IL "NEAPOLITAN POWER". E C'ERA AGOSTINO CHE TANTO DETESTAVA IL PRIMO QUANTO AMAVA IL SECONDO». UN RACCONTO A 360 GRADI SULLA "VECCHIA" LEVA MILITARE, DALLE MILLE E INSOLITE SFACCETTATURE.

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistati 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)



LUPETTO AMA IL SUO PAPÀ



IN EDICOLA A € 7,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 20 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 67 | Anno 20 - Numero 78 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, QUATTRO ARRESTI DELLA POLIZIA Rapine e furti, banda sgominata

GAETANI ■ In Cronaca di Imola



L'INCHIESTA L'Adriatico invaso da 700 nuovi tipi di pesci

GENERALI ■ Alle pagine 18 e 19



GLI STRANIERI E NOI ECCO L'ITALIA CHE VINCERÀ

di MICHELE BRAMBILLA

CERCHIAMO di spiegare ai lettori, in una breve e spero chiara sintesi, l'ennesima disputa sui migranti. Dunque: 1) una nave italiana, che si chiama Mare Jonio e fa capo alla Ong Mediterranea Saving Humans, soccorre 49 persone a bordo di un gommoni; 2) questo avviene in acque libiche; 3) i responsabili della Mare Jonio disobbediscono tuttavia alla guardia costiera libica, che vuol riportare indietro i migranti, e cominciano il viaggio verso l'Italia; 4) disobbediscono poi anche alla nostra Guardia di Finanza e attraccano a Lampedusa, dove i migranti — nonostante Salvini — sbarcano in serata; 5) parte l'inevitabile inchiesta giudiziaria eccetera. Questi i fatti, che sono già drammatici per conto loro, ma la cosa più drammatica, anzi più squallida, è che ancora una volta il tutto viene letto secondo categorie politiche: non ci si preoccupa del destino di chi fugge dalla miseria né dell'impossibilità di accogliere tutti, ma di chi ha vinto e chi ha perso. Salvini o Saviano? Ecco, a questi elevati dilemmi ci ha portati la pessima abitudine di valutare tutto secondo interessi di bottega.

[Segue a pagina 4]

Sequestrata la nave dei No global

Migranti Sbarco a Lampedusa. Ma Salvini avvisa: la pagheranno

COPPARI, POLIDORI e G. ROSSI ■ A p. 4 e 5

TRAGEDIA GIOVANE MUORE CADENDO DAL 7° PIANO. L'OMBRA DEI VIDEOGAME ONLINE



Servizio commento di ANTICO ■ Alle pagine 2 e 3

POLONIA
Salvatore Cipolletti, 24 anni, pisano, era in vacanza con gli amici conosciuti nel gioco di ruolo

Ue sconfitta, vincono le banche italiane

Il salvataggio di Tercas era legittimo. Patuelli: «La Vestager deve dimettersi» | MARIN ■ A pagina 20

SOMIGLIANZA CHOC



Il film-realtà: sembra Craxi però è Favino

MASSI ■ A pagina 8

CATTIVA COSCIENZA Greta e i buoni come bersaglio Ecco chi li odia

PAZZI ■ A pagina 10

LUTTO PER LA STEFANI Rally nel deserto Muore il padre della ministra

PASSERI ■ A pagina 17

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 771128 674411

ICONA DEI MOBILI

AIAZZONE
I TUOI MOBILI IN 5 ANNI
SENZA INTERESSI

**Aiazzone
si merita
una strada**

PONCHIA ■ A pagina 15

DELTA DEL NILO

Quel relitto
è la barca
di Erodoto

MALNATI ■ A pagina 27

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

TECNOLOGIA

3 FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B9, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO
LUTEINA, BAMB, SELENI, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al tuo buon FUNZIONAMENTO IMMUNITARIO

SUSTENIUM
Bioritmo 3
AL TUO RITORNO QUOTIDIANO

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



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 20 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ In omaggio "MILANO FINANZA" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXVIII - NUMERO 67, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniladvertising.it

PARLA IL CENTROCAMPISTA DEL GENOA
Sturaro: «Io, figlio del Grifone il gol alla Juve, un nuovo inizio»

ARRICHIELLO / PAGINE 44-45



IL RETROSCENA
Viali entra in una società inglese
Nel mirino l'acquisto della Samp

FRECCERO / PAGINA 47



INDICE	primo piano	pagina 2
	cronache	pagina 12
	economia & marittimo	pagina 16
	genova	pagina 20
	cinema/tv	pagina 35/38
	zte	pagina 39
	sport	pagina 44
	meteo	pagina 51

Sbarcano i migranti, Salvini accusa



I migranti a bordo della Mare Jonio, insieme a Luca Casarini (in alto a sinistra) poco prima di sbarcare a Lampedusa

AGASSO JR, CAPURSO E BRIGNETTI / PAGINE 6 E 7

L'INTERVENTO

CARLO PETRINI

ASPETTO I GIOVANI A SLOW FISH PER DIFENDERE GLI OCEANI INSIEME

È passata poco meno di una settimana dal chiacchierato venerdì che ha sancito l'inizio di un nuovo movimento globale, di una mobilitazione straordinaria che ha visto protagonisti migliaia di giovani volenterosi, preoccupati per il loro futuro e per quello del pianeta. L'inizio di un percorso che ha visto nel Friday for Future del 15 marzo il primo passo di una strada lunga che è destinata a diramarsi lungo il corso delle prossime settimane, mesi e anni. Sono le voci di questi ragazzi che bisogna ascoltare. Mi auguro di incontrarli a maggio a Genova, quando, durante Slow Fish, il Porto Antico tornerà ad essere casa per centinaia di pescatori, chef ed attivisti di tutto il mondo, impegnati a difendere l'oceano e il suo ecosistema fortemente a rischio.

SEQUE / PAGINA 39

IL MEMORANDUM APPROVATO DAL GOVERNO. DOMANI ARRIVA IL PRESIDENTE XI JINPING

Ecco l'accordo tra Genova e Cina: patto di tre anni per opere portuali

La cooperazione parte dalla diga foranea, Bucci sarà garante. Rinviata per ora la società mista

Prende corpo l'accordo tra l'Authority di Genova e la Cina, che schiude spiragli importanti, nei prossimi tre anni, per lo sviluppo delle opere portuali, a cominciare dalla diga foranea. Il Memorandum è stato approvato ieri dal governo e il sindaco-commissario Marco Bucci sarà il garante dell'intesa, nata sulla scia del percorso privilegiato che avranno i lavori a Genova dopo la tragedia dei Morandi. E domani arriva a Roma il leader cinese, Xi.

L'INVIATO GALLOTTI, D'AMELIO E SFORZA / PAGINE 2 E 3

ROLLI

VIA DELLA SETA: CONTE RASSICURA

SENTITE CHE MORBIDEZZA, GUARDATE CHE COLORI...

L'INTERVISTA

Emanuele Rossi

Toti: Pechino? Avanti, oppure tanto vale interrare i nostri porti

Il governatore della Liguria Giovanni Toti difende i patti con la Cina e in un'intervista con Il Secolo XIX parla anche di cantieri («Poca chiarezza dal governo») e del nuovo contenitore del centrodestra.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL CASO

Alessandro Barbera

Bankitalia a un bivio, si dimette il dg Rossi Panetta al suo posto

Dopo 43 anni Salvatore Rossi, direttore generale di Bankitalia, lascia. Un addio concordato con Visco dopo le frizioni con Renzi e il governo gialloverde. Al suo posto, Fabio Panetta.

L'ARTICOLO, LOMBARDO E UN COMMENTO DI STEFANO LEPRÌ / PAGINE 10 E 11

LA CURIOSITÀ

È già primavera, la stagione cambia con un giorno di anticipo

È già primavera. Quante volte abbiamo sentito questa frase, magari per indicare lo scorrere veloce del tempo? Qui, però, questa locuzione non ha un significato generico e allegorico ma molto preciso. «È già primavera» perché quest'anno (anzi, già dal 2012 a dire il vero) la stagione primaverile, almeno dal punto di vista astronomico, inizia il 20 marzo e non il 21 come abbiamo imparato a scuola. Per chiarire il concetto occorre precisare che la primavera, per gli astronomi, inizia quando il centro del Sole transita per un particolare punto del cielo, il "punto gamma", dove l'equatore celeste incontra un altro equatore, l'eclittica, cioè la proiezione dell'orbita della Terra.

RIVA / PAGINA 40

ANALISI CLINICHE
Laboratorio
Valle Scrivia

Qualità ed eccellenza da 1973

ANALISI SANGUE
MEDICINA DEL LAVORO
ANALISI ACQUE, ALIMENTI
CONSULENZA HACCP

GENOVA: Via Pisa 60r tel. 010.38.57.99
BUSALLA: Via Malarba 28r tel. 010.96.43.182
V.le Pio VIII 85r tel. 010.37.41.440
RAPALLO: Via Piellerano Murciola 1 mt 2 tel. 010.08.97.070

BUONGIORNO

Da giorni mi chiedevo perché questi del governo ce l'avesero tanto col Medioevo. Un taferuglio continuo e con un unico violentissimo scambio di accuse: volete tornare al Medioevo! No alla Tav? Un'idea da Medioevo. Il congresso di Verona sulla famiglia? Nostalgia del Medioevo. L'utero in affitto? Il vero Medioevo. Gli inceneritori? Autentico Medioevo. L'ostilità per la democrazia diretta? Puro Medioevo. Poi gialli e verdi si sono ritrovati di colpo compatti contro gli sconti di pena agli uxoricidi (senza conoscere le sentenze, che leggere è roba da Medioevo): ecco il Medioevo! E dunque? Inasprire le pene. Perché? Per non tornare al Medioevo. Ma, accidenti, il Medioevo ha avuto Federico II Stupor Mundi, ha avuto Carlo Magno, il sommo poeta Dante Alighieri, il magnifico Giotto, pittore e archi-

Che tempi, Medioevo mio

MATTIA FELTRI

tetto, e pure Francesco d'Assisi, cui ciascuno dice di ispirarsi, se non incombe l'apericena. Pensa e ripensa, ho capito tutto. Il Medioevo si apre con San Benedetto da Norcia, che con la sua regola monastica crea una rete di conventi che è la prima imbustatura culturale dell'Europa unita. E addio a «prima gli italiani». Poi, intorno all'anno Mille, nasce l'università, oscura fucina di élite dove si impara a dire soltanto quello che si sa, cioè un luogo antidemocratico. Mica è finita. Subito dopo a Genova lanciano la finanza e fondano le banche. Insomma, senza Medioevo non avremmo avuto né Etruria né Draghi né Morgan Stanley. E finalmente questo terribile Medioevo sta per finire e chi ti arriva? Gutenberg. Che proprio all'ultimo si inventa la stampa! Cioè i giornalisti! Che tempi 'sto Medioevo... —

AURUM 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
Con «Le parole del risparmio» la guida veloce a banca e finanza



— a 0,5 euro oltre al quotidiano
Mauro Meazza
— a pag. 22

Oggi con Il Sole
Antiriciclaggio: tutti gli obblighi per professionisti e intermediari



— a 0,5 euro oltre al quotidiano

www.velux.it

Una casa luminosa? Altro che plusvalenza!

VELUX
Facciamo per tutti i tetti

FTSE MIB 21430,35 +0,92% | SPREAD BUND 10Y 238,80 +3,60 | €/€ 1,1358 +0,08% | BRENT DTD 67,03 +0,57% | Indici e Numeri → PAGINE 36-39

Crisi bancarie, bocciata la linea Ue

IL CASO TERCAS

Il Tribunale Ue: l'intervento del Fondo Interbancario non era aiuto di Stato

Patuelli (Abi): la Vestager si dimetta e la Commissione rimborsi i risparmiatori

Ha prevalso la linea sostenuta sin dall'inizio dalla Banca d'Italia

Il Tribunale Ue di primo grado ha annullato la decisione della Commissione che nel 2015 aveva impedito l'intervento del Fondo Interbancario di garanzia nel salvataggio di Banca Tercas in quanto aiuto di Stato. La copertura del buco di bilancio di Tercas da parte del Fondo era una condizione posta dalla Popolare di Bari per ricapitalizzare Tercas. Secondo il Tribunale la Commissione non ha dimostrato né che la decisione del Fondo fosse imputabile allo Stato né che le risorse fossero pubbliche, accogliendo così la posizione sostenuta da Bankitalia sin dall'inizio. Il presidente dell'Abi, Patuelli, chiede le dimissioni della commissaria alla Concorrenza, Vestager, e il rimborso dei risparmiatori.

— a pag. 23

I COSTI DI UNA DECISIONE CLAMOROSA

UN CONTO DA SALDARE

di Fabio Tamburini

La giustizia, si sa, ha i tempi lunghi. Ma quando arriva lascia il segno. Lo ha confermato ieri il Tribunale dell'Unione europea che ha accolto il ricorso dell'Italia e della Popolare di Bari, annullando la decisione della Commissione Ue che aveva bocciato l'intervento del Fondo Interbancario nel salvataggio

della banca abruzzese Tercas considerandolo «aiuto di Stato». La reazione dell'Abi è stata di grande soddisfazione, applaudita da Bankitalia, festeggiamenti bipartisan nel mondo della politica italiana. Il commento che viene immediato è «meglio tardi che mai». Purtroppo, nel frattempo, la frittata è stata fatta.

— Continui a pagina 3

DECISIONE A SORPRESA



Bankitalia
Salvatore Rossi lascia la direzione generale Panetta in pole position

Colombo e Marroni — a pag. 5

VIAGGIO NEI LABORATORI DI SACCO SYSTEM



La cappelletta. La family company custodisce emilia fermenti che esporta in 110 Paesi

Da Como i batteri per i formaggi del mondo

Cristina Casadei — a pag. 13

Di sblocca-cantieri: un commissario alle Fs e un altro all'Anas

SBLOCCA-CANTIERI

Possibile una mediazione Lega-M5S per il decreto oggi in Consiglio dei ministri

Un supercommissario per Fs e uno per Anas. Questa la possibile mediazione Lega-M5S sul decreto sblocca-cantieri oggi in Consiglio dei ministri. I due supercommissari coinciderebbero con l'amministratore delegato o con il presiden-

te di ciascuno dei due gruppi. Modello è l'alta velocità Napoli-Bari. Le due più grandi stazioni appaltanti d'Italia potrebbero avere così una forte accelerazione delle loro opere. La quadra politica sul provvedimento però ancora non c'è. Non si escludono nuovi vertici e che il decreto venga approvato «alvo inteso», in vista di ulteriori modifiche. Nel testo entrerà anche la ricostruzione post-terremoto e norme per affrontare la crisi di imprese negli appalti.

Giorgio Santilli — a pag. 6

50 per cento

In arrivo un credito di imposta al 50%, fino a 200mila euro, per tagliare il costo annuo del personale altamente specializzato delle startup

Nel decreto Pacchetto crescita: aiuti, agenzia hi-tech e un logo made in Italy

Fotina e Trovati — a pag. 6

La fiducia va meritata
Amundi
SUSTAINABLE INVESTMENT

Più informazioni all'interno

Galvagni e Mangano — a pag. 16

Peugeot apre a un merger con Fca Ipotesi per un colosso globale

AUTO

L'operazione darebbe vita a un gruppo da 8,5 milioni di veicoli

La Borsa promuove il potenziale asse Fca-Psa. Il titolo del gruppo italo-americano ha chiuso ieri con un +5% dopo le ipotesi di interesse da parte del big francese. A rilanciare il piano sono le dichiarazioni di Robert Peugeot a Les Echos circa la possibilità di nuove operazioni straordinarie da parte della controllata. Psa fa capo alla dinastia del Peugeot. «Abbiamo sostenuto il progetto Opel dall'inizio. Se un'altra occasione si presenterà, non fremeremo», ha dichiarato l'azionista ricordando che «niente al momento è sul tavolo».

Galvagni e Mangano — a pag. 16



L'ex ministro dell'Economia Giulio Tremonti esprime dubbi dell'operazione: «Pechino ha inserito il piano nella Costituzione, non si tratta solo di un'alleanza commerciale. Grandi rischi per l'ambiente»

Intervista Tremonti:
«La Cina ha in mente un progetto geopolitico globale»

Alessandro Graziani — a pag. 8

L'ITALIA SULLA VIA DELLA SETA

Conte: la strategia con Pechino coincide con quella dell'Europa

Gerardo Pelosi — a pag. 9

PANORAMA

REDDITO E QUOTA 100

Decretonc, oggi fiducia alla Camera Pd e Fi protestano

Previsto oggi alla Camera il voto di fiducia sul Decretone, che contiene le norme su reddito di cittadinanza e Quota 100 in materia pensionistica. Pd e Fi hanno abbandonato per protesta l'assemblea del testo nelle commissioni parlamentari riunite.

— a pagina 9

AFFITTO

Pronto il nuovo modello per registrare le locazioni

Registrazione telematica dei contratti di locazione, cambiano le regole con il nuovo modello RLI. Le Entrate hanno diffuso ieri il provvedimento che prevede che il modello sarà facoltativo da subito e obbligatorio dal 19 maggio.

— a pagina 30

IL MERCATO

PERCHÉ CONVIENE A TUTTI UN FISCO AMICO DELLE IMPRESE

di Alessandro Penati — a pagina 22

L'UTOPIA DELLA CITTÀ IDEALE

Zingonia, da abbattere le torri diventate un ghetto

Saranno presto abbattute le sei torri con 304 appartamenti di Zingonia, in provincia di Bergamo. La città ideale nata dall'utopia di Elio Zingone negli 60 non è mai decollata. Le palazzine sono solo un ghetto semi-abbandonato.

— a pagina 10

E-COMMERCE

Centro Amazon a Rovigo Previsti 2.400 occupati

Sorgerà a Castelguglielmo, in provincia di Rovigo nell'Alto Polesine, un centro di distribuzione Amazon dedicato alla clientela del Nord-Est. Il centro, operativo da fine 2020, potrebbe occupare fino a 2.400 persone.

— a pagina 15

Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Hays, i direttori risorse umane italiani sono i più pagati d'Europa

La ricetta per guadagnare tanto nel settore Hr? In Italia, più che nel resto d'Europa, è senza dubbio un mix di due ingredienti fondamentali: esperienza nel settore e capacità di aggiornarsi in tempo reale con le ultime applicazioni del progresso tecnologico. Francesca Barbieri — a pag. 34



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 20 marzo 2019 € 1,20

S. Alessandra
Anno LXXV - Numero 78

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

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



A Montesacro un'anziana ritrovata senza vita in casa dalla nipote. Disposta l'autopsia Morta con lo scotch sulla bocca. È giallo

■ Sarà l'autopsia ad accertare le cause della morte di Renata Rosa Balducci, la 71enne romana trovata ieri mattina a terra, nel suo appartamento al civico 81 di via Carlo Lorenzini, a Montesacro, con del nastro adesivo sulla bocca e sul naso. La donna è stata

ritrovata riversa in casa dalla nipote preoccupata perché non le rispondeva al telefono da diverse ore. Gli inquirenti hanno disposto l'autopsia per chiarire le dinamiche della morte.

Mariani → a pagina 18

Fu la Ue a truffare i risparmiatori

Sentenza choc del tribunale europeo, all'Italia vietarono per errore il salvataggio delle banche
Non doveva fallire nemmeno l'Etruria di papà Boschi e nessuno ci avrebbe mai rimesso i soldi

IL TEMPO di Oshø



"ma scusa
'n è cominciata co te
la raccolta
differenziata?"

"Ma quanno mai...
io naa faccio
manco a casa mia"

Governo folle: «Raggi un modello sui rifiuti»

Novelli → a pagina 3

di Franco Bechis

Il Tribunale della Ue ha bocciato la commissione di Bruxelles e la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager per avere impedito dal 2013 in poi i salvataggi di alcune piccole banche italiane attraverso i soldi del Fondo interbancario di garanzia, erroneamente ritenuti un aiuto di Stato. (...) segue → a pagina 9

Salvini: «Arrestateli». Nave sequestrata La ong sbarca tutti i migranti Divieti ignorati

Barbieri → a pagina 4

Giovane rom finisce in manette Fingersi Casamonica è l'abc del criminale

→ a pagina 19

Sbloccata la querelle-cavalli Oggi alle Capannelle si torna a gareggiare

Magliaro → a pagina 20



CARGLASS

AFFILIATO VETRI AUTO

0775.222047

S.S. 156 Monti Lepini, km 9.300 - 03010 PATRICA (FR)

Un giorno al Pantheon

I nuovi virtuosi dell'Accademia

di Guido Barlozzetti

Fondata nel 1542, L'Accademia di Belle Arti e Lettere dei Virtuosi è la più antica delle sette accademie pontificie e nel giorno di San Giuseppe presenta i nuovi membri ordinari e quelli decisi ad onore del nuovo Aduanza Generale. Quest'anno, gli architetti Santiago Calatrava, Paolo Portoghesi e Jordi Bonet y Amatengol, i registi Liliana Cavani e Aleksandr Sokurov (...) segue → a pag. 2

A Roma per «The new pope»

Law fa festa a Monti con Sorrentino & Co



Gorgoni → a pagina 21

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

SUSTENIUM
Bioritmo 3
MULTIVITAMINICO
3 FASI

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

Mercoledì 20 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 67 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,50

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



IN EDICOLA
Italia Oggi
Il dizionario dei BILANCI 2019
CON

Florio Fiorini racconta come l'Eni di Cefis finanziava in nero tutti i partiti, Pci compreso
Tino Oldani a pag. 7

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

Nuovo in edicola
Capital
CIRCOLI DI ECONOMIA
Class di ieri

SENTENZA TAR CALABRIA
Associazione ambientale su Facebook: i follower non sono conteggiabili ai fini della legittimazione ad agire
Palumbo a pag. 32

CRISI D'IMPRESA
Collegi sindacali al debutto in migliaia di società decotte
Polio a pag. 36

MODIFICHE AL DECRETONE
Reddito di cittadinanza, le domande sono da aggiornare
Cirio a pag. 37

CONTRATTI DI FILIERA
Oltre 500 milioni per olio, vino, zootecnia, pasta e ortofrutta
Chiarello a pag. 21

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Social network - Valore legale dei follower su Facebook, la sentenza del Tar Calabria
Sblocca cantieri - Lo schema di decreto esaminato in preconsiglio dei ministri
Brexit - La bozza di decreto con le misure finanziarie e assicurative
Locazioni - Il provvedimento e la modulistica per la registrazione
Interpelli - E-fattura del fisioterapista e nota di variazione, le risposte delle Entrate

Piccoli lavori, appalti snelliti

Per il dl sblocca cantieri non serve la progettazione esecutiva per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Pagamento diretto del progettista nell'appalto integrato

Meno invitati alle procedure negoziate. Non sarà necessaria la progettazione esecutiva per i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria (con alcune eccezioni). Pagamento diretto del progettista negli appalti integrati. Sono tra le previsioni del decreto legge cosiddetto «sblocca cantieri» esaminato ieri mattina in preconsiglio dei ministri e che sarà oggi all'ordine del giorno della riunione dell'esecutivo.
Mascolini a pag. 31

Una cosa è certa, se non ci sarà la flat tax crollerà il governo



Senza la flat tax il rischio crisi è davvero alto. Era inserita nel programma elettorale. La legge di cittadinanza per il M5s e la flat tax, appunto, per la Lega. Ebbene, se Salvini non la portasse a casa, il conto delle leggi incassate sarebbe nettamente a favore dei pentastellati. M5s si è portato a casa, infatti, il decreto dignità, il ddl spazzacorrotti, il reddito e la pensione di cittadinanza, il taglio dei vitalizi e l'ecotassa sulle auto. Ecco perché in questi giorni il leader della Lega batte sul tasto della riduzione fiscale promessa agli italiani e concordata con gli alleati. Se i patti non verranno rispettati Salvini avrebbe il diritto e l'obbligo di fare cadere l'alleanza di governo.
Bechis a pag. 5

MISSIONE A LONDRA
Il San Carlo intercetta i figli dei dirigenti in fuga da Brexit
Piazzola a pag. 15

PROGETTO CINESE
Un incrociatore per incutere paura in chi lo vede
a pag. 14

DISEGNO STRATEGICO
Le vie della Seta sono due: una via terra, l'altra via mare
Lettieri Raimondi a pag. 11

Servirà una manovra con più tasse o meno spese
Pil bloccato, si rifanno i conti

La crescita del Pil italiano nel primo semestre sarà attorno allo zero. Ciò crea al Governo il problema di contrastare la stagnazione e quello di mostrare la capacità di tenere in equilibrio i conti pubblici nel Def, da inviare all'Ue entro aprile. La tendenza in atto implicherebbe la necessità di una manovra correttiva, cioè di una forte riduzione del deficit, ovvero tagli pesanti alla spesa pubblica o aumenti delle tasse oppure sfondamenti dei limiti.

DIRITTO & ROVESCIO
Arabia Saudita sì o Arabia Saudita no, come socio del Teatro alla Scala? Un tema posto in maniera binaria (sì o no) è sempre mal posto perché si presta alle estremizzazioni infantili. E infatti a Milano non si è mai parlato sul come dissanguinare questo acquilone ma si è preferito accarezzare le deprimenti bandierelle del rischio di colonizzazione islamica. Saltano quindi non solo le tournée (la prima era la Traviata) che avrebbero riempito di stupore per il made in Italy la classe dirigente saudita ma solo anche un'Accademia della Scala a Riad (l'erano già i locali) per la formazione di un coro di voci bianche formato da 400 bambini e bambine saudite, una scuola propedeutica di danza classica e di pianoforte, oltre l'addestramento della classe dirigente lirico-sinfonica. Un'iniezione di bello e anche di occidentalità in un paese ricchissimo che vuol anche essere colto. Che c'è di male? Io non vedo che bene. Per l'Italia. E anche per l'Arabia Saudita, è ovvio.

MEDIA
Poligrafici editoriale chiude il 2018 in utile
a pag. 17

C'è uno spumante anche per i musulmani

L'integrazione tra Islam e Occidente si fa attraverso lo spumante. Con zero alcol. A produrlo è Bosca, azienda di bollicine con 188 anni di storia. Il suo spumante analcolico ha ottenuto la certificazione Halal per i consumatori musulmani. Il bollicino, che attesta che lo spumante è a prova di Sharia, campeggia sulle confezioni. A suggerire l'innovazione una constatazione: «È triste brindare con amici e clienti musulmani, noi con uno spumante, loro con un succo di frutta. Da qui l'idea di bollicine per far festa senza il problema del credo religioso», spiega Pin Bosca a ItaliaOggi.



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

Con guida al nuovo regime forfettario a € 6,00 in più; Con guida alla riforma del fisco a € 8,00 in più; Con guida al Tar 2019 a € 6,00 in più; Con guida al piano fiscale a € 6,00 in più; Con guida al reddito di cittadinanza a € 6,00 in più; Con guida al bilancio del lavoro 2019 a € 6,00 in più; Con guida al contratto di professionalità a € 6,00 in più



1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



LUPETTO AMA IL SUO PAPÀ



IN EDICOLA A € 7,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 20 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 78 | ANNO 20 - Numero 78 | www.lanazione.it



INCHIESTA A CAREGGI: LE DECISIONI DEL GIUDICE Concorsopoli a Firenze Otto professori sospesi

BROGIONI e ULIVELLI ■ A pagina 18



GLI STRANIERI E NOI ECCO L'ITALIA CHE VINCERÀ

di MICHELE BRAMBILLA

CERCHIAMO di spiegare ai lettori, in una breve e spero chiara sintesi, l'ennesima disputa sui migranti. Dunque: 1) una nave italiana, che si chiama Mare Jonio e fa capo alla Ong Mediterranea Saving Humans, soccorre 49 persone a bordo di un gommone; 2) questo avviene in acque libiche; 3) i responsabili della Mare Jonio disobbediscono tuttavia alla guardia costiera libica, che vuol riportare indietro i migranti, e cominciano il viaggio verso l'Italia; 4) disobbediscono poi anche alla nostra Guardia di Finanza e attraccano a Lampedusa, dove i migranti — nonostante Salvini — sbarcano in serata; 5) parte l'inevitabile inchiesta giudiziaria eccetera. Questi i fatti, che sono già drammatici per conto loro, ma la cosa più drammatica, anzi più squallida, è che ancora una volta il tutto viene letto secondo categorie politiche: non ci si preoccupa del destino di chi fugge dalla miseria né dell'impossibilità di accogliere tutti, ma di chi ha vinto e chi ha perso. Salvini o Saviano? Ecco, a questi elevati dilemmi ci ha portati la pessima abitudine di valutare tutto secondo interessi di bottega.

[Segue a pagina 4]

Sequestrata la nave dei No global

Migranti Sbarco a Lampedusa. Ma Salvini avvisa: la pagheranno

COPPARI, POLIDORI e G. ROSSI ■ A p. 4 e 5

TRAGEDIA GIOVANE MUORE CADENDO DAL 7° PIANO. L'OMBRA DEI VIDEOGAME ONLINE



Servizio commento di ANTICO ■ Alle pagine 2 e 3

POLONIA
Salvatore Cipolletti, 24 anni, pisano, era in vacanza con gli amici conosciuti nel gioco di ruolo

Ue sconfitta, vincono le banche italiane

Il salvataggio di Tercas era legittimo. Patuelli: «La Vestager deve dimettersi» | MARIN ■ A pagina 20

SOMIGLIANZA CHOC



Il film-realtà: sembra Craxi però è Favino

MASSI ■ A pagina 8

CATTIVA COSCIENZA

Greta e i buoni come bersaglio
Ecco chi li odia

PAZZI ■ A pagina 10

LUTTO PER LA STEFANI

Rally nel deserto
Muore il padre della ministra

PASSERI ■ A pagina 17

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com

ICONA DEI MOBILI
AIAZZONE
I TUOI MOBILI IN 5 ANNI
SENZA INTERESSI

Aiazzone si merita una strada

PONCHIA ■ A pagina 15

DELTA DEL NILO

Quel relitto è la barca di Erodoto

MALNATI ■ A pagina 27

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

TECNOLOGIA

3 FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B9, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO
LUTEINA, BAMB, SELENO, CROMO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al tuo buon FUNZIONAMENTO del tuo SISTEMA IMMUNITARIO

SUSTENIUM
Bioritmo 3
AL TUO RITMO QUOTIDIANO

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



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MERCOLEDÌ
20
03
19
ANNO 44
N° 67

L'editoriale

UNA DEMOCRAZIA SENZA GOVERNO

Ezio Mauro

Ultimo esperimento che il laboratorio Italia sta regalando all'Occidente è inedito: una democrazia senza governo. Un sistema che galleggia, depauperando la scarsa ricchezza del Paese e la sua residua credibilità, tra spinte propagandistiche contrastanti che si neutralizzano a vicenda, incapaci di tradursi in politica: appunto perché mancano una guida, un indirizzo, una visione comune del futuro, la responsabilità di indicare un percorso di crescita e di sviluppo. È esattamente quel che tocca a ogni governo, sotto qualsiasi latitudine. Ed è evidentemente quel che manca all'Italia, perché il governo non c'è. Potremmo dire che non è mai nato. Due mezzi vincitori che si erano contrastati in campagna elettorale con due diverse interpretazioni del populismo si sono coalizzati in nome dell'antipolitica, senza un'idea condivisa del Paese, ma con una comune pulsione di destra che punta ad azzerare la vicenda repubblicana, segnando un'ora "x" che riscrive la storia. Da una vittoria mutilata è nato un governo minimo, sospettoso e geloso, che ha trasformato il presidente del Consiglio da organo di indirizzo politico in semplice notaio del patto tra i due padroni dell'esecutivo, quasi un dipendente, costretto a replicare il mantra di un mondo nuovo che non ha la licenza nemmeno per immaginare, come il "cambiamento" che non c'è. C'è invece un forte consenso per le due forze politiche che guidano il governo, a cui manca tuttavia la capacità di tradurre questo favore popolare in egemonia culturale.

continua a pagina 25 +

Porto aperto

La nave italiana con 50 migranti a Lampedusa. La Finanza la sequestra, indagata l'Ong Salvini: tutto organizzato, vanno arrestati. E su di lui oggi vota il Senato per il caso Diciotti



Foto di gruppo a bordo della nave Mare Jonio: i migranti salvati e l'equipaggio. In alto a sinistra, il capo missione Luca Casarini

La proposta

Conte-Macron per il salario europeo ma Merkel non ci sta

GINORI e MASTROBUONI
pagina 15

La polemica

Il decreto del libero subappalto Altro che lotta ai corrotti

SERGIO RIZZO
pagina 25

I migranti soccorsi dalla Mare Jonio sbarcano a Lampedusa. La nave, della Ong italiana Mediterranea Saving Humans, viene sequestrata dalla Guardia di Finanza. La Procura di Agrigento apre un fascicolo per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Salvini: «Chi sbaglia paga».

CIRIACO, CUZZOCREA
MENSURATI, MILELLA, RUTA
e ZINITI, pagine 2, 3 e 4

LE MIE PAROLE A PROCESSO MENTRE IL MINISTRO SCAPPA

Roberto Saviano

Sì, confermo la notizia. Verrò processato. Verrò processato per aver definito il ministro dell'Interno «ministro della Mala Vita». Ribadisco la mia definizione, ne difendo la legittimità e vado con serenità a farmi processare. Io, cittadino come tanti, come tutti, sarò processato; il ministro, invece, si sottrae.

pagina 24

con
Spy Stories
€ 9,40

Il caso **Politica e famiglia**

Se nelle Questioni di cuore è tutta colpa delle donne

Natalia Aspesi

Finalmente sappiamo a chi attribuire la responsabilità della strage nella moschea neozelandese: la Donna! Cioè non una donna qualsiasi, ma la donna in quanto genere femminile, insomma tutte le donne. Infatti, lettera a *Questioni di cuore* (sul Venerdì di Repubblica): "Sono un uomo fortunato e amato dalle mie donne. Sono sicuro che se la mamma o la compagna di quel giovanotto gli fossero state vicine, non avrebbe ammazzato, io non ammazzo". Mi dicono che qualcosa di simile l'han detto in tv e sui social.

pagina 7 con un articolo di PAOLO RODARI

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON SONO IDEALI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VERA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVO.

La storia **Il giallo Fadil**

Gli ultimi giorni di Imane "Presto a casa, con il mio cane"

Brunella Giovara



Imane Fadil, morta a 34 anni
pagina 17

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia RN 19 - Spagna Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,10



La Scala Fontana: "Nessun veto sui nuovi azionisti del teatro"

INTERVISTA DI ALBERTO MATTIOLI — P. 15

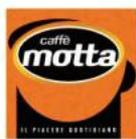
Hammamet Favino diventa Craxi L'incredibile somiglianza per Amelio

FULVIA CAPRARA — P. 24



Televisione Conti torna su Rai1 "Un po' Baudo e un po' Corrado"

INTERVISTA DI MICHELA TAMBURRINO — P. 24



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 20 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 78 IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DGB - TO www.lastampa.it

G.N.

SONO TUTTI A LAMPEDUSA. L'ARMATORE: NESSUNO CI HA DETTO CHE SIAMO INDAGATI. OGGI GLI INTERROGATORI

Sbarca la Jonio. Salvini: arrestateli

Il ministro vuole fermare l'equipaggio. Il Carroccio: provocazione alla vigilia del voto sulla Diciotti. Intervista al presidente della Cei Bassetti; per un cattolico è immorale vedere nel rifugiato un nemico

FRA GOVERNO E ONG

UNA PARTITA SULLA PELLE DEI MIGRANTI

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Usati, usati in una battaglia politica che trascende di molto la loro vicenda individuale, la loro stessa vita. Si tratta dei migranti tirati fuori dalle onde dalla nave Mare Jonio ed esposti davanti al porto di Lampedusa per ottenere il permesso di sbarco oppure, se fosse venuto un rifiuto, avere la conferma della disumanità della politica di Salvini (e del governo che defilato lo lascia fare). Nel giorno in cui il Senato negherà o autorizzerà il processo per la precedente vicenda della Diciotti, la nuova nave che ha dovuto attendere in mare ha gettato sui banchi dei senatori 49 disperati: persone di cui - se non vengono identificate e ammesse alla procedura di eventuale status di rifugiato - non si sa nulla per quel che riguarda le ragioni della loro fuga dal paese di origine, di cui non si può sapere se abbiano o non abbiano diritto a rifugio, come la Costituzione e la legge prevedono. Occasionale o programmata che sia, si tratta di una drammatizzazione forte delle scelte che individualmente compirà ciascuno dei senatori, particolarmente quelli dei partiti che sostengono il governo e la sua politica. Strumento della drammatizzazione sono quelle 49 persone.

Usati e negati nella dignità della loro umanità, da rispettare sempre e comunque, erano già stati i migranti bloccati a bordo delle due precedenti navi che li avevano recuperati in mare e che erano stati a lungo impediti di sbarcare, fintanto che altri che non fosse l'Italia non accettasse di farsene carico (o promettesse o facesse finta di farlo).

CONTINUA A PAGINA 23



I migranti a bordo della Mare Jonio festeggiano con l'equipaggio lo sbarco a Lampedusa

La Mare Jonio a Lampedusa, sbarcati 49 migranti e l'equipaggio. Salvini: «Arrestateli». Sequestrata l'imbarcazione. Inchiesta per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. AGASSO JR, CAPURSO, GUERRETTA, GRIGNETTI E SORGI — PP. 2-5

LITE CON I STELLE

La Lega: non votiamo lo "sbloccacantieri"

GIOVANNINI E LA MATTINA — P. 8

APPELLO DEI DOCENTI A VERONA

Famiglia, l'Università contro i conservatori

CORRI E LESSI — P. 9

TRE POSTI LIBERI NEL DIRETTORIO. L'OMBRA DEL GOVERNO SU VIA NAZIONALE

Rossi lascia, rivoluzione Bankitalia

Rivoluzione in Bankitalia: il direttore generale Rossi fa un passo indietro: «Lo faccio per il bene dell'istituzione». Parte il rischio delle nomine. Via Nazionale difende la sua autonomia puntando sul vice Panetta. L'ombra del governo sulla svolta. BARBERA E LOMBARDO — PP. 6-7

VIGILANZA

L'INGERENZA POLITICA E' UN RISCHIO

STEFANO LEPRI

Il ricambio alla Banca d'Italia comincia per vie interne. In apparenza, nulla di più naturale, e di conforme all'autonomia dell'istituto, che promuovere alla seconda carica chi ora occupa la terza. — P. 8

BUONGIORNO

Che tempi, Medioevo mio

MATTIA FELTRI

Da giorni mi chiedevo perché questi del governo ce l'avessero tanto col Medioevo. Un tafferuglio continuo e con un unico violentissimo scambio di accuse: volete tornare al Medioevo! No alla Tav? Un'idea da Medioevo. Il congresso di Verona sulla famiglia? Nostalgia del Medioevo. L'utero in affitto? Il vero Medioevo. Gli inceneritori? Autentico Medioevo. L'ostilità per la democrazia diretta? Puro Medioevo. Poi gialli e verdi si sono ritrovati di colpo compatti contro gli sconti di pena agli uxoricidi (senza conoscere le sentenze, che leggere è roba da Medioevo): eccolo il Medioevo! E dunque? Inasprire le pene. Perché? Per non tornare al Medioevo. Ma, accidenti, il Medioevo ha avuto Federico II Stupor Mundi, ha avuto Carlo Magno, il sommo poeta Dante Alighieri, il magnifico Giotto, pittore e

architetto, e pure Francesco d'Assisi, cui ciascuno dice di ispirarsi, se non incombe l'apericena. Pensa e ripensa, ho capito tutto. Il Medioevo si apre con San Benedetto da Norcia, che con la sua regola monastica crea una rete di conventi che è la prima imbastitura culturale dell'Europa unita. E addio «prima gli italiani». Poi, intorno all'anno Mille, nasce l'università, oscura fucina di élite dove si impara a dire soltanto quello che si sa, cioè un luogo antidemocratico. Mica è finita. Subito dopo a Genova lanciano la finanza e fondano le banche. Insomma, senza Medioevo non avremmo avuto né Etruria né Draghi né Morgan Stanley. E finalmente questo terribile Medioevo sta per finire e chi ti arriva? Gutenberg. Che proprio all'ultimo si inventa la stampa! Cioè i giornalisti! Che tempi! 'sto Medioevo... —



STAMPA PLUS ST+

TERRORISMO
FRANCESCA PACI
Il killer di Utrecht ha lasciato un biglietto che invoca Allah
P. 12

SANITÀ
PAOLO RUSSO
L'Aifa contro i medici "Prescrivono troppi antibiotici"
P. 14

LE STORIE
MARCELLO GIORDANI
Novara, la macchina mangia smog riduce l'inquinamento
P. 28

BRUNELLO VESCOVI
Alessandria, baby dj di 12 anni diventa produttore
P. 28

Feltrinelli Editore

Massimo Recalcati
Mantieni il bacio
LEZIONI BREVI SULL'AMORE

CON I TESTI INEDITI DEL FORTUNATO PROGRAMMA TELEVISIVO LESSICO AMOROSO

IL MIRACOLO E IL MISTERO DELL'AMORE NEL NUOVO LIBRO DI MASSIMO RECALCATI



Instagram, la svolta e-commerce traina la moda

Da Prada a Dior, il fashion sposa la nuova funzione «checkout» a pag.19 e in MFF



Un look Prada



L'Italia vara le tutele per proteggersi dalla Brexit

Pronto il decreto che regola la transizione in caso di no deal
Pira a pagina 8

Anno XXX n. 056
Mercoledì 20 Marzo 2019
€2,00 *Classedtori*
9 4771594677008



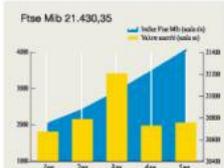
Con MFF Allegato for Fashion n. 94 a € 0,20 (R 0,30 - € 0,50) - Con MFF Allegato for Living n. 43 a € 0,20 (R 0,30 - € 0,50) - Spedizioni in A.P. art. 1, 1, 1 L. 4884, D33 Milano - DUE E L.40 - C.A.P. 4302 Padova € 1,00

GIUSTIZIA IL TRIBUNALE EUROPEO ANNULLA LO STOP DELLA COMMISSIONE ALL'INTERVENTO DEL FITD NEL SALVATAGGIO DI TERCAS

Banche, la Ue ha danneggiato l'Italia

I giudici: non fu aiuto di Stato. La sentenza apre la strada all'uso dei fondi interbancari nelle crisi. Ma risparmiatori e istituti hanno pagato un conto salato. L'Abi: Bruxelles li rimborsi. Intanto Merkel si difende: Db-Commerz è una questione tra privati

(Ninfolo e De Mattia alle pagine 3 e 20)



BORSA +0,92% 1€ = \$1,1358

BORSE ESTERE

Dow Jones	26.824	▲
Nasdaq	7.702	▲
Tokyo	21.867	▲
Francforte	11.788	▲
Zurigo	8.806	▲
London	7.324	▲
Parigi	8.428	▲

VALUTE-RENDIMENTI

Euro-Dollaro	1,1358	▲
Euro-Sterlina	0,8585	▲
Euro-Yen	125,59	▲
Euro-Franch.	1,1358	▲
Bip. 10 Y	2,2271	▲
Bund 10 Y	▲	
Euro-Bip	129,86	▲
Euro-Bund	166,28	▲
US T-Bond	146,84	▲
Plus Mib	20,246	▲
S&P500 Cme	2,834	▲
Nasdaq100 Mib	7,361	▲

RINNOVATA PER 24 MESI LA GACS, MA STAVOLTA L'ESECUTIVO FISSA PALETTI STRINGENTI ALLE BANCHE E AI SERVICES

Npl, stretta del governo sulle garanzie pubbliche

Rossi rinuncia a Bankitalia e Ivass: indisponibile a un rinnovo dei miei incarichi. Panetta in pole

(De Mattia e Gualtieri alle pagine 4 e 7)

RISIKO AUTO

Robert Peugeot in pressing su Elkann per Psa-Fca

(Mondellini a pagina 13)

BILANCIO RECORD

Poste apre all'ipotesi di una fusione Sia-Nexi

(Messia a pagina 15)

ALLARME

Rigassificatori, Livorno può finire tutto in mani straniere

(Carosielli a pagina 17)

FOCUS OGGI

La Consob apre il grande dibattito sui crypto asset

L'obiettivo è posare i pilastri per una regolamentazione del settore. Ma il bitcoin è nato anarchico. Bucci e Peveraro a pagina 4

IL ROMPI SPREAD

Giorgia Meloni attacca i 5 Stelle «perché sono per i matrimoni misti». Ma l'ha scoperto ora che governano con la Lega?

Rinnovare la tecnologia in azienda?

Puoi avere di più!

STAMPANTI E COMPUTER A NOLEGGIO
Con tutti i servizi inclusi

NOLEGGI PERSONALIZZATI
Soluzioni per tutte le esigenze

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

TUTTO QUELLO CHE TI SERVE IN UFFICIO
Semplice ed economico

Scegli il meglio
www.gruppodigit.it

GRUPPODIGIT
TECNOLOGIE PER L'UFFICIO

100 TOP 2019

SPECIALE VIA DELLA SETA/Tutti i numeri della presenza cinese nel Mare Nostrum

Per Pechino un mare di denaro

Il Mediterraneo vale per la Cina 320 mld \$, per l'Italia 100

MARIANGELA LATELLA

Con l'imminente sigla del memorandum of understanding (MoU), tra Roma e Pechino, che inserisce l'Italia tra i più importanti partner della via della Seta marittima cinese (Belt and Road Initiative), il colosso asiatico consoliderà la sua presenza in ben 12 porti del Mediterraneo, non appena saranno concluse le trattative legate all'accordo, del porto di Genova e Trieste.

Il MoU italiano arriva dopo quello analogo, già siglato da Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Grecia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Slovacchia e Slovenia; il Lussemburgo sarebbe a sua volta in trattativa.

Secondo le stime di Srm (il Centro Studi ricerche Mezzogiorno) per **Assoporti** i traffici marittimi cinesi nell'area del Mena (Sud Europa e Nord Africa) generano un giro d'affari destinato a crescere, al netto del patto Italia-Cina, del 18% nel prossimo anno e mezzo (da 270 a 319 miliardi di dollari, +18%).

In questa corsa ai traffici commerciali via mare l'Italia è seconda per tasso di crescita dopo la Cina, con una stima del +14,2% anche se il business è inferiore (da 87,2 a 99,6 miliardi di dollari).

La prima nazione europea per giro d'affari marittimo nel Mediterraneo è la Germania, ma la sua crescita è più lenta (+5,5%, da 103,1 a 108,8 miliardi di dollari).

Nell'area aumenteranno, anche se in misura minore, le relazioni commerciali marittime degli Usa (+11% da 167,8 a 185,8 miliardi di dollari).

Tra le imprese nazionali cinesi intenzionate ad investire in Italia c'è la Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. (ZPMC) che fa capo alla China Communications Construction Company (CCCC). La società è in trattativa sia con l'Autorità di sistema portuale di Genova per la costituzione di una società mista ai fini della progettazione e la costruzione di opere nel porto ligure, sia con quella di Trieste dove è previsto l'ingresso di Pechino nel progetto «Trieste Integrated Rail Hub (Trihub)» che ha già il via libera della Commissione europea.

In trattativa, peraltro, anche l'acquisto della piattaforma logistica di Trieste da parte della China Merchant Group per foraggiare la realizzazione dell'omonimo terminal multi-merce.

«Il trend di crescita stimato per i traffici marittimi cinesi potrebbe lievitare di un ulteriore 4%, quindi almeno altri 12 miliardi di dollari, se si considera il volano economico che può essere generato, in Italia, dalle zone economiche speciali»: spiega a ItaliaOggi Alessandro Panaro, responsabile del dipartimento Trasporti marittimi, logistica e energia di Srm, che ha presentato, lunedì scorso uno studio sui porti del mediterraneo alla Conferenza dei trasporti e della logistica internazionale organizzata dall'Autorità del Canale di Suez ad Alessandria. «Stiamo parlando di tutti i principali porti del Sud della Penisola: Palermo, Taranto, Gioia Tauro, Cagliari, Napoli Catania, Bari/Brindisi e l'hub abruzzese-molisano, che opereranno, a regime, con agevolazioni fiscali, burocratiche e sull'acquisto dei terreni. Si stima che per ogni euro pubblico investito in queste zone, se ne generino due di utile privato», chiosa Panaro.

Il Memorandum ha destato perplessità sia nel mondo politico, a cominciare dal pressing d'Oltremare del presidente Usa, Donald Trump, sia tra gli addetti ai lavori.

Paolo De Castro, primo vice presidente della Commissione agricoltura e sviluppo rurale del Parlamento europeo, dice: «Pur essendo sempre stato favorevole al dialogo con la Cina, desta preoccupazione la fuga in avanti dell'Italia che non ha voluto condividere il percorso negoziale con Bruxelles. Il rischio è di una politica logistica a macchia di leopardo nell'Unione».

In posizione critica anche Federlogistica-Confrasperto che, per bocca del presidente Luigi Merlo, esprime



preoccupazione: «Dietro a questo accordo», afferma, «vediamo un disegno che la Cina non cela. Ossia che la Via della Seta per noi non rappresenterà un incremento dei traffici, anzi ci esporrà maggiormente alla competizione con i prodotti cinesi, maestri della contraffazione. D' altro canto c' è un disegno geopolitico dietro, dacché la Cina ha inserito questo progetto nella sua Costituzione. La sua ambizione è essere il principale soggetto che governa una rete globale infrastrutturale, materiale e immateriale. Ha già conquistato una posizione leader in Asia e Africa».

Per avere un' istantanea geografica, gli altri porti del Mediterraneo, dove, direttamente o indirettamente già opera la Cina sono dieci. I più strategici sono Valencia (dove detiene 51% di Noatum Container Terminal) e il Pireo (67% della società portuale), perché collocati rispettivamente all' imbocco ovest ed est del bacino. Per inciso: l' operazione del Pireo, in un anno ha portato ad un' impennata del traffico di container del 25,6%, dato di febbraio 2019 sull' anno precedente, nel cianotico porto della Grecia.

In Italia è presente nel porto di Vado Ligure, che fa sempre parte dell' autorità di sistema portuale di Genova con il 49% delle quote distribuite tra Cosco, la compagnia nazionale cinese che opera al Pireo e la Qidao. Sempre Cosco, una volta uscita dallo scalo di Napoli, ha siglato un accordo con il porto di Venezia. La Cina è, inoltre, radicata nei porti di Marsiglia (25%), Malta (25%), Port Said davanti allo sbocco del canale di Suez, e in quelli mediorientali di Hashdod, Haifa, Ambarli (Istanbul) e Abu Dhabi.

«Effettivamente la bilancia agro-alimentare Italia-Cina», precisa Fabio Carlucci docente di Economia dei Trasporti dell' Università di Salerno, «è sbilanciata a favore degli asiatici con un gap del 29% in valore. Ma, anche solo ottimizzando la bolletta logistica agroalimentare in Italia, si potrebbero ricavare risparmi del 15% dalla riduzione dei costi».

«Non basta un memorandum a moltiplicare il traffico delle merci», chiarisce Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, «che dipende esclusivamente dalle richieste e dalle regole del mercato.

Quello che può fare un hub portuale è garantire la veicolazione delle merci attraverso un sistema logistico adeguato, per impedire che le merci rimangano ferme sul territorio. Nel memorandum Italia-Cina vedo un' opportunità di investimenti in infrastrutture, posti di lavoro nel rispetto delle regole italiane chiare e trasparenti in materia di appalti, normativa del lavoro, codici ambientali ecc.».

China sees Italian port as gateway to Europe

Establishing a toehold in Trieste would facilitate trade with the Continent

For centuries, this cosmopolitan port city at the northern tip of Italy's Adriatic coast acted as a geographic pivot point between empires. Then, for nearly 70 years, Trieste's geopolitical star dimmed, and its old world mishmash of central European cultures grew stale, like an old strudel in one of its elegant cafes.

A new cruise ship, built in Trieste, Italy, for Chinese passengers, docked at the piazza. Italy is expected to make a deal that would open it to greater Chinese infrastructure investment.

Now, courtesy of a rising China, Trieste appears ready to return to the center of a realigning world.

This week, President Xi Jinping of China arrives in Rome for a state visit in which Italy is expected to become the first Group of 7 nation to participate in China's vast Belt and Road infrastructure project. The symbolism is striking - a powerful China drives a crack in the economic alliance that once dominated the globe and delivers a major blow to a Trump administration that has been critical of the Belt and Road Initiative.

For Italy, the deal would open the country to greater Chinese infrastructure investment, particularly in ports like Trieste. Officials here say they expect Beijing-backed conglomerates, such as the China Communications Construction Company, to bid hundreds of millions of euros for infrastructure concessions.

For China, having a toehold in one of Europe's historic ports would bring favorable customs conditions, a faster trade route to the heart of the Continent and direct access to railroads for moving its goods into the European Union.

"Fundamentally, what's happening is that the port of Trieste is returning to the logistical role for Europe that it had for the old Austro-Hungarian empire," said Zeno D'Agostino, the president of the Trieste port authority, whose office is sprinkled with gifts from Chinese delegations and a book about European-Chinese cultural relations.

To walk through Trieste is to witness how the city has already opened to China. Chinese tourists shop for the city's trademark Illy coffee and take pictures with their Huawei phones of the elegant Caffè Degli Specchi. A brand-new cruise ship, built in nearby shipyards expressly for Chinese passengers, is docked at the central waterfront piazza, preparing to set sail to the Far East.

Most significant, construction workers in scuba gear have been laying foundations near the site where a new pier is expected to become China's home in the industrial port. In the years after World War II, the Americans held great sway in Trieste, and Washington has sought, so far unsuccessfully, to stop Italy's deal with Mr. Xi, characterizing the Belt and Road Initiative as an

economic and potentially military threat. While other members of the European Union, including France and Germany, have also expressed reservations about the deal with China, supporters in Italy say that there is nothing to worry about and that the critics are merely upset that Trieste - and other Italian ports, like Genoa and Palermo - are going to cut in on their business. They reject comparisons with the port of Piraeus in Greece, which China essentially bought, and say Italian law makes such an acquisition or the

laying of Chinese debt traps impossible. Michele Geraci, an Italian economic development minister who is running the negotiations with Beijing, said in an interview that Chinese ships carrying materials from home or its vast network of interests in Africa through the Suez Canal simply needed to get their goods to central

European markets as quickly as possible. "Trieste meets that requirement swiftly," he said. Italian officials say their American counterparts initially seemed uninterested in the deal. Deputy Prime Minister Luigi Di Maio, the leader of the Five Star Movement, has made several trips to China in recent months, nearly signing the accord during a November visit to Beijing, they said. After the fact, American



diplomats began making their case, but the Italians said the deal was noticeably not on the American radar during recent high-level meetings in Washington. But this month, Garrett Marquis, spokesman for the American national security adviser, John R. Bolton, sharply attacked the deal in a Twitter post and in several interviews, while the National Security Council's official Twitter account also issued a reproach on March 9. "Endorsing BRI lends legitimacy to China's predatory approach to investment and will bring no benefits to the Italian people," the tweet stated, referring to the Belt and Road Initiative. The Americans have also tried to put pressure on leaders of the nationalist League party, which is part of the governing coalition in Italy. This month, Trump administration officials and, separately, the former White House official Stephen K. Bannon, met with party leaders; Mr. Bannon said that he had warned his Italian allies in the League against what he called China's "British East India Company model of predatory capitalism." Awakened to the growing Chinese influence, American officials have had more success pushing Italy to avoid using equipment for new 5G networks from the Chinese electronics giant Huawei, which Washington warns could be used by Beijing to disrupt and spy on communications networks. In recent days, the Italians have excised any mention of technology and communications from the Belt and Road agreement, people familiar with the negotiations said. In Trieste, city leaders are focused on the economic benefits to the port. Beyond its convenient location, the city on Monday celebrated the 300th anniversary of Emperor Charles VI of Austria declaring it a "free port." That status still confers special privileges, with no customs charges or time limits on storage for goods. If the deal goes through, proponents say, they envision Chinese companies working with Italian counterparts, hiring local laborers to assemble imported goods before putting them on trains to the rest of Europe or on ships back to China. If the amount of work and components used measure up to customs requirements, those products could be labeled Made in Italy. But some business leaders say that fully embracing the Belt and Road program would bring risks and could complicate efforts to bring other investment to Trieste. Vittorio Petrucco, chairman of I.CO.P., a construction company doing work in the port, said he and a former Microsoft consultant in Trieste, which has a vibrant research sector, had begun exploring his "dream" of building an underwater data center that would cool the servers of American tech giants. "I prefer to look West instead of East," Mr. Petrucco said of his project, planned for an area near an old ironworks factory that looms above the pier envisioned for use by the Chinese. He added that both projects would take years to build and worried that all the American opposition and controversy surrounding the Belt and Road agreement would poison the waters for his proposal. "It's sad," he said, "but there's nothing I can do about it." Roberto Dipiazza, the mayor of Trieste, said that the United States could scuttle the deal if it really wanted to. He said that his city had much to gain from closer ties to China, but that the Chinese had even more to gain from his port's deep harbors, customs benefits and rail yards. "We will find a point of agreement between China and the U.S.," he said, showing off a Make America Great Again cap signed by President Trump that he had received as a gift. Italy, he noted, was caught "in the middle." Some of Trieste's most entrenched political players think Italy is compromised by such a position. Giulio Camber, a veteran lawmaker considered by many to be the political boss of Trieste, said he no longer had any interests in the port, and that his opposition to the deal was motivated by his distrust of what he called China's Communist dictatorship. As light sliced in through the closed curtains of his office, illuminating his cigarette smoke, gilded furniture and oil paintings, Mr. Camber said the Chinese were behind many of the Turkish businesses exporting goods into the port. Beijing, he said, would feast on the Italians just as they had on the Greeks before them. "They are the weakest," he said of the Mediterranean countries. Mr. Camber dismissed the local and national assurances about Chinese expansion, saying that Beijing would easily outmaneuver officials in Rome. "It's like the world champion in chess playing with a couple of guys who play for fun at the Caffè Degli Specchi," he said, referring to the famous cafe in Trieste's main square, the Piazza Unità d'Italia. "You can't imagine what the world's best chess player is up to."

ITALIA-CINA, CIOÈ I «PORTI APERTI»

MAURIZIO AMBROSINI

Il sovranismo è un esercizio politico difficile, incerto, spesso contraddittorio. Dopo tanta enfasi sulla chiusura dei porti e sul controllo dell'immigrazione, mentre accade l'inimmaginabile contro chi salva naufraghi nel Mediterraneo e non li rimanda nei lager libici, il governo gialloverde si appresta ad aprire il porto di Trieste alla potenza economica cinese.

Non solo le (disprezzate) cancellerie europee, ma anche alleati fino a ieri indiscussi come il presidente Trump hanno cercato di mettere in guardia Roma dal compiere un passo così impegnativo e dagli esiti imprevedibili. A quanto pare inascoltati.

Nessuno è in grado di dire se arriveranno davvero per l'Italia i vantaggi economici sbandierati, o se l'accordo rappresenterà il cavallo di Troia per una nuova e decisiva tappa dell'espansione economica cinese in Europa. Ciò che si può osservare è che sono stati finora Paesi fragili, dall'Asia centrale all'Africa, a sottoscrivere patti così impegnativi con Pechino. E ciò che sembra interessante discutere sono gli intrecci della spericolata politica commerciale intrapresa dall'Italia con le questioni dell'immigrazione. Insieme alle merci e agli investimenti, se si concretizzeranno, arriveranno infatti le persone. Non sarà agevole negare loro l'ingresso e il diritto a seguire i loro affari in Italia. È assai probabile, anzi, che godranno di un trattamento privilegiato, come avviene già oggi per chi si presenta come investitore. Le politiche migratorie sono selettive, e accanto ai passaporti e alle professioni, i portafogli forniscono dei lasciapassare dalla potenza incredibile.

Non c'è sovranismo che tenga: un numero crescente di Paesi concede la cittadinanza, non solo il permesso di soggiorno, agli stranieri che portano in dote un gruzzolo da investire. Se poi dietro ai nuovi arrivati c'è un governo con forti argomenti per farsi rispettare, i sovranismi si ammorbidiscono quasi magicamente.

I nuovi arrivati rafforzeranno dunque una presenza cinese già consistente e attiva nel nostro Paese: circa 290mila residenti, con 52mila titolari d'impresa. Immigrati, però, colpiti da pregiudizi e sospetti, appena attenuati dal più recente allarme per l'arrivo dal mare di persone in cerca di asilo. «I cinesi non muoiono mai» (Chiarelettere 2008) era addirittura il titolo di un libro che ironizzava su una delle più insistenti dicerie contro di loro. «I cinesi non fanno mai benzina al distributore», «non pagano le tasse», «girano con valigette piene di soldi», sono altre voci che girano di bocca in bocca. Notizie di epidemie, come l'aviaria di qualche anno fa, seminano periodicamente il vuoto attorno a loro. Le ondate di insinuazioni hanno quasi ucciso la ristorazione cinese in Italia, costringendo i titolari a riconvertirsi verso cucine meno bersagliate dai preconcetti, a partire da quella giapponese. I loro comportamenti industriosi e i lunghi orari di apertura a cui si sottopongono per rimanere a galla sono da molti stigmatizzati, anziché essere apprezzati. Sarà dura per il sovranismo di governo e per i suoi seguaci distinguere i nuovi uomini d'affari in giacca e cravatta dai vecchi bottegai con negozi pieni di mercanzie, famiglie benvenute perché benestanti da famiglie malviste perché accusate di contribuire a rendere troppo multietniche certe periferie e scuole. Chissà se si ripeteranno anche per i futuri immigrati le leggende che oggi ostacolano una piena accettazione dell'immigrazione cinese, oppure se i nuovi venuti riscatteranno l'immagine dei loro predecessori. In ogni caso il governo e gli odiatori da tastiera dovranno trovare nuovi argomenti per convincere gli italiani che le frontiere sono sigillate e il Paese è stato messo al riparo da pericolose contaminazioni con il Sud del mondo. Sono gli effetti della globalizzazione. Ma un conto è governarli, un altro subirli facendo la faccia feroce solo con gli immigrati più deboli e disarmati.

RIPRODUZIONE RISERVATA.



Via della Seta: ma dov' è lo scandalo dell' intesa con la Cina?

Paolo Costa

Dopo aver firmato a Roma il memorandum Italia-Cina sulla Via della Seta e, forse, pochi e modesti accordi applicativi, il presidente cinese Xi Jinping volerà in Francia. Il 24 marzo andrà a cena con Macron: con la Francia non firmerà aulici documenti di principio, ma concluderà un pacco di solidi accordi commerciali. Quello che la Germania sta già facendo da anni, anche gestendo con i cinesi le ferrovie e i terminali europei della «Belt», la Via della Seta terrestre della BRI (Belt & Road Initiative). D' altra parte, ancor prima che la BRI venisse lanciata - e per stare alle sole infrastrutture di trasporto - avevano già aperto le porte agli investitori cinesi il Belgio (porto di Anversa), la Grecia (porto del Pireo) e la Francia (porto di Marsiglia); seguiti, dopo il lancio della BRI e nel suo nome, dall' Olanda (addirittura il porto di Rotterdam), la Spagna (porto di Bilbao e terminal ferroviari di Madrid e Saragozza) ancora il Belgio (porto di Zeebrugge) e (non fatelo sapere agli Usa...

) persino l' Italia con il porto di Vado (Savona)! Dunque, dove sta lo «scandalo» del Memorandum Italia-Cina?

Qual è il motivo della sottolineata opposizione allo stesso di Usa e Unione Europea? Opposizione, si badi, a un accordo che si sapeva in corso di trattativa fin dal maggio 2017, quando l' Italia, «solo Paese membro del G7 », partecipò a Pechino con oltre un centinaio di altri Paesi al primo Forum mondiale sulla BRI?

L' atteggiamento Usa ha poco a che vedere con il capitolo infrastrutturale della BRI; anzi, ha poco a che vedere con la BRI tout court. È solo una delle tante mosse della partita a scacchi - destinata a durare decenni - tra Usa e Cina per il primato globale economico, tecnologico e, sullo sfondo, militare. Una mossa che gli Usa trovano facile fare in Italia approfittando delle discordie governative e degli ossimori legastellati in politica estera: picchiarne uno (l' Italia) per educarne cento (gli altri Paesi occidentali).

Diverso il caso dell' UE che, spaventata dalla iniziativa della «Via della Seta balcanica», con la quale la Cina dialoga sfrontatamente sotto il suo naso con 16 Paesi dell' Europa orientale e non riuscendo a dare un senso europeo alle iniziative «cinesi» degli stati membri, tenta di bloccarle, soprattutto quelle, simboliche, dove si può far la voce grossa senza pagare pegno. Dunque, avanti tutta? Dare a Usa e UE le rassicurazioni del caso, ma rischiare anche le loro reazioni per affermare il diritto a un rapporto diretto - e, perché no, privilegiato - con la Cina? Sì, se il gioco vale la candela. Se il governo legastellato fosse consapevole - cosa che non è, in colpevole continuità coi governi precedenti - che la partita della Via della Seta marittima coincide con quella della gestione della più importante relazione di traffico globale, quella Europa-Asia, dove la «rottamazione» globale delle rotte, che vede Suez vincente, e delle flotte, sempre più dominate dalle meganavi, dei porti e dei sistemi logistici da attrezzare al consolidamento/deconsolidamento dei megacarichi, sta imponendo investimenti infrastrutturali di dimensioni mai viste; da realizzare, BRI o non BRI, per gestire questi ricchi flussi di traffico. L' Italia è (sarebbe?, sarebbe stata?)

) nelle condizioni di primeggiare in questo gioco globale. Con i suoi due archi portuali, l' Alto Adriatico e l' Alto Tirreno, entrambi radici mediterranee di corridoi strategici europei, l' Italia potrebbe monopolizzare i traffici asiatici da e per il cuore dell' Europa (è in questo quadro che si chiarisce anche il valore della TAV, tanto del «buco» della Torino-Lione quanto del completamento della Brescia-Padova!). Ma per farlo dovrebbe adeguare porti e sistemi logistici alla gestione di navi Suezmax da 20,12 metri di pescaggio e di oltre 18.000 TEU per nave.

Obiettivo che non si raggiunge in Alto Adriatico con i soli accordi operativi su Trieste o Ravenna che, a quanto pare, accompagneranno il Memorandum Italia-Cina.

Avviso ai governanti: nel cassetto dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale è custodito, pronto all' esecuzione, il progetto di sviluppo portuale adatto alle navi Suezmax, che metterebbe Venezia e Ravenna in grado di gestire i flussi globali a favore del Nordest, dell' Italia e dell' Europa, in felice simbiosi con i porti «austro-ungarici» di



Trieste, Koper e Rijeka. Se l' Italia volesse davvero giocare da protagonista sulla Via della Seta...

A quella terrestre si è infatti associata quelle marittima ancora più utile per l' Italia

Le vie della seta sono ormai due

La Cina punta su Trieste, Genova e i porti del Sud

MARIO LETTIERI* E PAOLO RAIMONDI**

In Italia ogni cosa, a prescindere da chi la propone, diventa sempre un guazzabuglio litigioso e gridato per un consumo tutto interno, anche elettorale. Questo è il paese, purtroppo. Mancano una visione strategica e la percezione di un interesse europeo e italiano.

A giorni arriva in Italia Xi Jinping, il presidente cinese, per sottoscrivere degli accordi commerciali e un memorandum of understanding con l' Italia. La Cina ha una chiara strategia: sviluppare una collaborazione con tutti i paesi lungo la Via della seta per dare sbocco ai propri prodotti. Facendo così, ovviamente, crea nuove amicizie e nuove alleanze, con inevitabili ripercussioni geopolitiche.

Del resto, anche gli Stati Uniti, che fino ad oggi hanno permesso alle proprie corporation di produrre merci a basso costo sul territorio cinese per poi importarle, hanno cambiato completamente strategia: giocare la carta geopolitica per contenere la Cina in tutti i settori. Non dopo aver piazzato una buona parte del loro debito pubblico in mani cinesi.

L' Europa, e anche l' Italia, mancando di un' identità storica precisa, non hanno alcuna visione strategica e indipendente del proprio futuro e rischiano di essere sbalottate da una parte all' altra e di essere schiacciate nello scontro tra i due colossi mondiali. Non sappiamo esattamente cosa contiene il memorandum of understanding sulla Bri, Belt and Road Initiative, ma è lecito pensare che con la Cina l' interesse dell' Italia sia quello di creare un rapporto di cooperazione. Escludiamo che sia in gioco una «scelta di campo».

Probabilmente è l' occasione per incrementare lo sviluppo del nostro paese, a partire dal Mezzogiorno.

Le nostre imprese dovrebbero poter partecipare ai grandi investimenti in tutti i paesi lungo il corridoio eurasiatico, almeno tanto quanto già fanno la Germania, la Francia e la Gran Bretagna.

L' Italia, inoltre, potrebbe diventare il motore del coinvolgimento dell' intera Ue nel progetto, per far valere l' interesse comune e la visione europea.

Detto per inciso, si dovrebbe sapere che un MoU non è un trattato, non è una legge, né un contratto. Si tratta soltanto di un documento con il quale ci si impegna, senza alcun obbligo, a valorizzare tutte le possibili collaborazioni.

È vero. L' Italia potrebbe essere il primo paese del G7 e il primo membro fondatore dell' Europa a firmare un memorandum d' intesa con la Cina sull' adesione alla citata Bri. Ciò potrebbe irritare chi vuole lo scontro con la Cina.

Noi invece pensiamo possa essere solo il primo passo per un accordo complessivo tra l' Unione europea e la Cina, senza rinnegare gli impegni atlantici né l' appartenenza al mondo occidentale.

La Bri è stata lanciata nel 2013. Dopo cinque anni si deve usare il plurale per le Nuove Vie della Seta in quanto sono ipotizzati due corridoi: uno terrestre, che, attraversando numerosi paesi dell' Asia, arriva a Mosca e poi fino a Duisburg, in Germania, e uno marittimo che dai porti della Cina arriva fino a quelli del Mediterraneo, e oltre. In questi anni la Cina ha già firmato 38 accordi bilaterali e regionali con 34 paesi lungo il corridoio marittimo.

La Via della seta marittima ha nel Mediterraneo il suo sbocco più importante. La Cina ha fatto grandi investimenti nelle infrastrutture, porti, interporti e snodi logistici in paesi come la Grecia, la Turchia, la Spagna, in Israele, oltre che in Italia. Ma il nostro paese ha maggiori potenzialità per diventare l' hub logistico per l' intera Europa.

In Italia ci sono quattro porti profondi adeguati ad accogliere le mega navi container con un pescaggio di 16-18 metri: Trieste, Genova, Taranto e Gioia Tauro. Genova e Trieste dovrebbero esseri i porti con i quali i cinesi starebbero per sottoscrivere degli accordi.

Si ricordi che i cargo cinesi coprono già il 30% dei traffici di Genova e Savona.

Adesso si andrebbe ad aggiungere il porto di Vado Ligure, dove Pechino ha già fatto dei grandi investimenti. Alla fine



di gennaio il porto di Trieste ha ospitato per la prima volta un traghetto merci lungo 237 metri. Trieste, come noto, fa parte del Corridoio 5, quello che coinvolge il tratto Tav/Ac Lione - Torino che, anche per questo, sarebbe opportuno realizzare.

Inoltre, in questo quadro diventano decisive le infrastrutture di scarico delle merci, di magazzinaggio e di trasporto veloce. Perciò è importante l'automazione e quindi la digitalizzazione dei sistemi intermodali. Di conseguenza si parla anche del famoso 5G e della Huawei, sui quali vi è una sorta di veto americano. I cinesi, comunque, sembra considerino l'Italia, più che una rete porti di transito, una vera piattaforma per la logistica e la trasformazione delle merci. Il che è una grande opportunità soprattutto per i porti del nostro Mezzogiorno, dove sono state create zone economiche speciali per attrarre investimenti. La Sicilia, in particolare, potrebbe diventare la piattaforma logistica e di sviluppo per gli investimenti e i progetti da attuare in Africa.

Come noto la Cina ha già sottoscritto protocolli d'intesa con alcuni atenei e da tempo manifesta un grande interesse per la cooperazione turistica e per il nostro agroalimentare. Noi, a questo proposito, riteniamo che sarebbe opportuno prevedere nel memorandum che i primi accordi riguardino il Sud. Intanto si ricordi che l'Italia non è il primo paese europeo a cooperare con la Cina. L'Ocse afferma che compagnie cinesi hanno già acquisito partecipazioni importanti in numerosi porti europei: Marsiglia, Nantes, Le Havre e Dunkirk in Francia, Bilbao e Valencia in Spagna, Anversa e Bruges in Belgio, Rotterdam, in Olanda, Amburgo in Germania.

Inoltre, il Pireo, in Grecia, dove i cinesi avrebbero già investito circa 5 miliardi di dollari, diventerebbe il primo porto per container del Mediterraneo e l'hub principale per le esportazioni cinesi in Europa. Significativo anche il controllo della Cina del 35% del terminal Euromax di Rotterdam, il primo porto europeo.

Così dicasi del controllo del 100% del porto di Bruges, che è il primo al mondo nel traffico commerciale dei veicoli. In considerazione di questi dati, le polemiche nostrane ci sembrano eccessive.

In Italia si dovrebbe imparare un po' dalla Germania. Berlino sta realizzando il Nord Stream 2, la grande infrastruttura per portare gas dalla Russia attraverso il Mar Baltico. Lo fa nell'interesse tedesco, europeo e anche italiano. Washington vorrebbe fermarlo. È la strategia geopolitica degli Stati Uniti di Trump. Berlino, però, tira dritto e nessuno in Germania si permette di dire che adesso Berlino sia caduta nella morsa dell'«orso russo».

Sarebbe una sciocchezza, così come lo sarebbe se si dicesse che l'Italia abbandona i suoi tradizionali alleati per correre tra le braccia dei cinesi.

© Riproduzione riservata.

Rixi: l' accordo Italia-Cina? Noto all' Ue. Governa i flussi

«Oltre a Genova e Trieste, il governo italiano non ha intenzione di inserire altri porti nel memorandum Italia-Cina prossimo alla sigla. Per il futuro non escludo che le istituzioni cinesi possano essere interessate ad altri enti portuali italiani ma, almeno per il momento, non sono previsti nel Memorandum of Understanding», che andrà alla firma del governo italiano e del presidente cinese, Xi Jinping, in visita in Italia dal 21 al 23 marzo: ItaliaOggi ha raggiunto il sottosegretario ai trasporti, Edoardo Rixi (Lega) di rientro da una visita al porto di Palermo, dove si starebbero per sbloccare una quarantina di cantieri in vista della realizzazione del mega investimento di circa 5 miliardi di euro, da realizzarsi in project financing, per creare, nell' hub portuale siciliano, una piattaforma sul mare di 2 milioni di metri quadrati. E dove, peraltro, è prevista una visita del presidente cinese Xi Jinping nei prossimi giorni.

Domanda. Sottosegretario, qual è la necessità di creare un avallo politico, il memorandum, per due accordi portuali che avrebbero ben potuto essere conclusi dai singoli operatori privati?

Risposta. Perché il porto di Trieste e quello di Genova sono in competizione con altri porti europei di Francia, Olanda o Slovenia che, peraltro, hanno già chiuso accordi con la Cina. Non volevamo che questi accordi internazionali tra operatori italiani e cinesi potessero essere gestiti da privati proprio per garantire la massima trasparenza ed evitare penetrazioni commerciali, di cui non avremmo conosciuto la portata.

D. Ha una misura del giro d' affari che potrebbe smuovere il memorandum?

R. No perché l' accordo serve solo a creare una cornice istituzionale e non prevede impegni finanziari. Sarà poi la trattativa tra le parti a definire l' entità dell' investimento.

D. Lei ha dichiarato che il modello di accordo su Genova e Trieste potrà essere replicato per altri porti italiani, magari quelli delle zone economiche speciali, come Taranto, a cui la Cina, secondo gli esperti potrebbe essere maggiormente interessata R. Ripeto, al momento non sono previsti altri accordi ma non escludo che possano essere fatti in futuro.

D. Qual è la cambiale politica che paga l' Italia alla Cina con il MoU?

R. Nessuna. Gli accordi si fanno in funzione degli interessi dell' Italia.

D. Cosa risponde a chi sostiene che il MoU avrebbe dovuto passare prima dalla Commissione Ue?

R. Che ci è già passato perché i progetti sui due porti sono inquadrati nell' ambito di iniziative europee di scambi con il Sudest asiatico.

D. Quali sono gli sviluppi sulla sua recente richiesta a Bruxelles di ridurre le tasse sulle concessioni portuali?

R. Abbiamo chiesto un incontro alla Commissione europea per discutere il tema a livello politico. Sembra che ci verrà accordato ma non sappiamo ancora quando.

D. Le priorità individuate per il decreto sblocca cantieri?

R. Puntiamo ad inserire una serie di elementi per rafforzare le autorità di sistema portuale ed eliminare le ridondanze burocratiche. Tra questi le autorizzazioni a procedere con le assunzioni delle autorità, visto che mancano tecnici per fare le stazioni d' appalto.

Vogliamo apportare cambiamenti tecnici alle procedure semplificate. E una riforma degli adempimenti sul Cipe, con norme presentate dal Mef. Mariangela Latella.



Via della Seta, niente audizione Respinta l' istanza di Zanin

LA VICENDA UDINE Rispedita al mittente, per ora, la richiesta del presidente del Consiglio regionale Pier Mauro Zanin di audire gli attori coinvolti nell' accordo tra Italia e Cina che sarà firmato domani a Roma e che, per quanto riguarda la regione, coinvolge l' **Autorità portuale** di Trieste. «Abbiamo ritenuto responsabilmente di non convocare frettolosamente un' audizione che sarebbe stata tardiva», ha spiegato ieri il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle, Cristian Rigo, dopo che gli Uffici di presidenza della seconda e quarta commissione hanno rigettato la richiesta del presidente. «La scelta ha aggiunto il consigliere parte degli Uffici di presidenza è dettata dalla necessità di acquisire gli elementi utili all' approfondimento delle ripercussioni per il territorio e l' economia regionale derivato dal previsto Memorandum of understanding tra Italia e Cina». Visto il poco tempo tra l' eventuale audizione e la firma del documento prevista per il fine settimana, ha aggiunto, «sarebbe stato inutile parlarne, non avendo a disposizione il testo ma solo indiscrezioni di stampa, secondi le quali, per altro, i contenuti non entrerebbero nel merito ma indicherebbero soltanto una tempistica di tre mesi per tracciare la rotta». Sergio ha rimarcato poi il fatto che semmai l' Aula avrebbe dovuto essere interessata riguardo alla Via della Seta già dal 2017, nell' anno in cui la delegazione guidata dall' allora presidente Debora Serracchiani si è presentata in Cina per sostenere l' idea degli accordi quali grande opportunità per la regione, «Nulla è stato detto all' epoca ha affermato il consigliere pentastellato -, nulla verrà detto adesso da parte del Consiglio regionale, che invece dovrà essere diretto protagonista proprio nella prossima fase di stesura delle linee guida da seguire per lo sviluppo del Porto di Trieste e della nostra Regione, anche alla luce di quanto sarà in questi giorni».

A.L.



Il Secolo XIX

Trieste

E Trieste firma il piano su banchine e ferrovie

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

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

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

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

Il testo non entra nel concreto, ma si limita a dire che dopo la firma le parti avranno tre mesi per darsi una road map. Trihub è il progetto che l' Italia ha avanzato per distogliere la possibile attenzione cinese dal raddoppio della ferrovia Capo distria-Divaccia proposto in sede comunitaria dalla Slovenia.

Operazione riuscita, visto che non risulta un coinvolgimento cinese nel Paese confinante e che Cccc si è decisa a puntare sui binari che partono da Trieste.



Sale l'attesa per FED e Brexit

PIERLUIGI GERBINO

Inizio di settimana con voglia di salire per i mercati azionari, anche a dispetto delle incertezze che ancora permangono su alcune importanti questioni. Della vicenda delle trattative tra USA e Cina si è perso di vista lo stato ufficiale dell' arte, dato che da un po' di giorni non se ne parla più ed il presidente cinese Xi pare più affaccendato a firmare accordi per il mega-progetto "Nuova Via della Seta" in giro per il mondo che a programmare l' incontro rappacificatore con Trump. A proposito di firme, il presidente cinese sarà in Italia in visita ufficiale da giovedì a sabato prossimi, proprio per firmare con il nostro premier Conte il memorandum sul mega-progetto che stravolgerà il porto di Trieste e lo renderà la piattaforma di attracco delle navi che porteranno in Europa le merci provenienti dalla Cina. La vicenda ha creato non poche polemiche tra la diplomazia italiana e quelle dei principali paesi UE e degli USA, ed ha alimentato l' ennesimo scontro tra i separati in casa Salvini e di Maio. Ma sul fronte dazi USA-Cina tutto tace. Anzi, si parla addirittura di divergenze difficili da appianare, che dovrebbero produrre lo spostamento della storica firma di pace a giugno. L' eventualità non sarebbe molto favorevole ai mercati, se non avessero in questi giorni l' abitudine di vedere sempre il bicchiere mezzo pieno. In questo caso se si sposta la fine delle trattative in avanti di 3 mesi, significa che i dazi rimarranno al livello attuale e non aumenteranno per almeno 3 mesi. Cioè anche ieri le borse cinesi hanno festeggiato e quelle USA hanno consolidato il rialzo della scorsa settimana aggiungendo sui principali indici una piccola frazione di punto percentuale di ulteriore salita. Il che ha permesso a SP500 di confermare la rottura di 2.820 e proiettarsi con la mente verso la caccia ai massimi storici. Gli indici europei sono parsi decisamente più cauti, dato che avevano accumulato con Eurostoxx50 un certo eccesso rialzista di breve, che ha impedito ulteriori sfoghi euforici. Anche perché nel corso della seduta è arrivata l' ennesimo scombussolamento dei piani della premier inglese May sul percorso verso la Brexit. Il Presidente della Camera dei Comuni britannica Bercow, quel personaggio pittoresco che dirige i lavori parlamentari ed è diventato famoso nel mondo per il fatto che passa buona parte del suo tempo ad urlare "Order!" per zittire i deputati, ha dichiarato che il Piano della May non può essere nuovamente votato in Parlamento senza sostanziali modifiche. Perciò il voto previsto per domani potrebbe saltare, a meno di modifiche importanti che non c' è il tempo di concordare con Bruxelles, e con esso la possibilità di uscita rapida. Si fa strada a questo punto, magari per esclusione, la probabilità che domani sera si arrivi ad una richiesta di proroga lunga, con ripartenza dei negoziati da zero, elezioni e magari nuovo referendum. Sempre che la UE, che si riunisce giovedì per valutare la richiesta inglese, dia il benestare. La Brexit no deal dipende solamente da un' eventuale bocciatura della richiesta inglese da parte della UE, il che, a buon senso, dovrebbe essere improbabile, dato che farebbe male a tutti. In altre parole, solo un incidente diplomatico potrebbe portare al no deal. Però i mercati europei hanno mantenuto la cautela e chiuso intorno alla parità, consapevoli che la predisposizione ai pasticci è molto elevata in Gran Bretagna e non certo assente a Bruxelles. Cautela non ha mantenuto invece il nostro Ftse-Mib, ancora una volta il migliore d' Europa (+0,90% a quota 21.235), trascinato dall' ottima salute dei bancari, a loro volta beneficiari della riduzione dello spread BTP-Bund ben al di sotto di quota 240, su livelli che non si vedevano più dall' ormai lontano settembre dello scorso anno. Oggi la marcia di avvicinamento alla giornata di domani, in cui, oltre all' ennesimo voto sulla Brexit, avremo anche la comunicazione dell' esito della riunione FED e la conferenza stampa di Powell, dovrebbe contribuire ad elevare il livello di cautela da parte degli investitori, che, sebbene non paiano affatto spaventati per il futuro, cominciano a prendere in considerazione gli eccessi rialzisti che si accumulano sui grafici, che non invogliano gli amanti della normalità a comprare ancora.



Porto di Trieste, firmato accordo per lo sviluppo ferroviario verso il centro-est Europa

TRIESTE Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale Zeno D'Agostino ha firmato oggi, presso la Sala Rossa della Torre del Lloyd a Trieste, 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 con le società ferroviarie ÖBB-INFRA e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e il secondo con Rail Cargo Austria (RCA). Obiettivo dei memorandum è rafforzare i collegamenti tra il nodo logistico del Porto di Trieste, strategico per il Friuli Venezia Giulia e l'intero Nordest, e la rete ferroviaria europea, promuovendo lo sviluppo dei servizi intermodali in particolare tra lo scalo giuliano e i terminal marittimi e terrestri del continente centro-orientale. La firma di questi due memorandum è importantissima ha dichiarato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino perché è stato proprio lo sviluppo delle attività intermodali e ferroviarie, in particolare della ferrovia austriaca, a determinare il risveglio del nostro porto in questi ultimi anni. Come in un ritorno al passato, le logiche che sottostavano allo sviluppo portuale secoli fa sono le stesse che oggi si riconfigurano e che fanno del porto di Trieste oggetto di attenzioni a livello globale. Credo sia uno dei pochissimi casi, se non l'unico aggiunge D'Agostino - in cui l'ente gestore di un'infrastruttura logistica portuale non transfrontaliera raggiunge un accordo con i grandi gestori di reti e servizi ferroviari di due Paesi, Italia e Austria, per andare a delineare le ipotesi future di analisi e di investimento. Gli accordi definiti sono molto concreti e permetteranno di pianificare al meglio lo sviluppo futuro del porto di Trieste, offrendo garanzie sia a chi già vi opera sia ai potenziali futuri investitori. L'accordo siglato oggi a Trieste impegna le parti a condividere una comune strategia di sviluppo finalizzato all'ottimizzazione dei processi logistici, attraverso il potenziamento della rete e il conseguente incremento di capacità dei terminal di destinazione. Concretamente i memorandum condurranno i firmatari a valutare possibili ammodernamenti, nuove opere e la rimozione di eventuali colli di bottiglia, al fine di agevolare l'attività dei vettori ferroviari. Trieste è un modello da seguire per quanto riguarda l'efficienza dell'interconnessione di diverse modalità di trasporto. Qui navi e ferrovia sono collegate e formano una catena logistica ottimale. Siamo molto orgogliosi che Rail Cargo Austria sia un partner logistico importante per il Porto Franco di Trieste ha dichiarato Andreas Matthä CEO di ÖBB Come partner integrato, dotato di una forte rete ferroviaria, vogliamo dare un ulteriore impulso al trasporto merci via treno, così da garantire una tipologia di trasporto economica e rispettosa dell'ambiente. Siamo certi che, insieme ai nostri partner italiani, continueremo su questa strada anche in futuro. "L'accordo di oggi - ha sottolineato Christian Colaneri, Direttore Commerciale di Rete Ferroviaria Italiana rappresenta un ulteriore passo verso un modello di integrazione che ha come obiettivo lo sviluppo del trasporto merci su rotaia e l'intermodalità. La collaborazione con il porto di Trieste e con ÖBB Infrastruktur rientra proprio in questa strategia, che RFI sta portando avanti su tutto il territorio nazionale e che punta a migliorare sempre più la connettività fra i porti e la rete ferroviaria, con l'obiettivo finale di agevolare lo shift modale, con benefici per il sistema logistico nazionale, per l'economia, per l'ambiente. Nel giorno in cui ricorrono i 300 anni dell'istituzione da parte dell'Imperatore Carlo VI del Porto Franco di Trieste gli accordi siglati oggi rivestono una particolare valenza, sia dal punto di vista operativo, sia in ottica strategica. Sotto il profilo operativo, infatti, il traffico ferroviario destinato ai mercati austriaci, ungheresi, cechi e slovacchi negli ultimi anni si è intensificato notevolmente, come testimoniano i dati relativi al servizio su Budapest. Nato nel 2015 con una coppia di treni a settimana in transito dallo scalo giuliano alla capitale ungherese, nel 2019 il servizio ha raggiunto una programmazione di 20 coppie di treni settimanali. La necessità di sempre maggiori e più efficienti collegamenti intermodali sui mercati di riferimento del Centro-est Europa ha inoltre portato a una intensificazione delle attività con Rail Cargo Austria, il più importante operatore ferroviario del porto, che ha movimentato nel 2018 quasi 3000 treni da e per le varie destinazioni. A ciò si aggiungono l'evoluzione degli scenari geopolitici, l'attuazione del Piano Regolatore del Porto e la crescita della domanda di mercato: ingredienti che giustificano la volontà del Porto di Trieste da un lato

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there's a navigation bar with 'transportonline' logo and user options like 'ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA REGISTRATI AREA UTENTE ENO'. Below that, a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' is visible. The main content area features a news article titled 'Porto di Trieste, firmato accordo per lo sviluppo ferroviario verso il centro-est Europa' dated 19 Mar 2019. The article includes a photo of Zeno D'Agostino and Andreas Matthä signing the agreement. To the right of the article, there are several promotional banners for services like 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard', 'OCEAN', 'THOCCOM Fino a 750.000 offerte', 'Adagio', and 'TRASPORTO (per tutti)'. The bottom of the page shows a footer with 'Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019' and 'Pagina 36'.

e delle società ferroviarie dall'altro di implementare i servizi già esistenti e di ipotizzare per il futuro la creazione di nuove connessioni, data l'ampia capacità ferroviaria, il revamping della Stazione di Campo Marzio e la prossima riapertura di Aquilinia. Inoltre, la firma dei due memorandum of understanding contribuirà ad accrescere le attività e il ruolo operativo di Adriafer, società controllata Autorità di Sistema che svolge servizio di manovra ferroviaria all'interno dell'ambito portuale. Sotto il profilo strategico i memorandum favoriranno nuove azioni a supporto dell'attività marittima nei vari inland terminal di riferimento come il Trieste Ferneti, l'Interporto di Cervignano del Friuli, quello austriaco di Fūrnitz e gli ungheresi Budapest - Mahart e Bilk consentendo l'ingresso nelle compagini azionarie delle rispettive realtà e così favorendo investimenti nelle attività di interesse. È già stato avviato, inoltre, lo studio di soluzioni di corridoio doganale, anche ferroviario, che permetteranno di abbattere notevolmente il tempo di attesa della merce all'interno delle aree portuali. A conclusione della firma dei memorandum, per celebrare il trecentesimo anniversario dell'istituzione del Porto Franco di Trieste, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino e il presidente dell'Associazione Italia-Austria FVG Aldo Scagnol, hanno apposto nell'ingresso storico della Torre Lloyd una targa commemorativa, donata dall'Associazione Italia-Austria.

Il Piccolo

Trieste

canottaggio

Trieste pronta a ospitare i Mondiali di coastal rowing

La visita in città delle esponenti del comitato internazionale chiamato ad assegnare l'organizzazione per il 2020

Maurizio Ustolin TRIESTE. Trieste, città di vocazione turistica e sportiva, ha sfoderato "la sua scontrosa grazia" nell'accolgere lunedì scorso una delegazione della Federazione internazionale di canottaggio, chiamata a verificare la fattibilità della disputa in città del Campionato del Mondo di coastal rowing nel 2020.

La britannica Guin Batten (Rowing for All Commission), e la canadese Liz Soutter (Strategic Event Attribution Bidding Process), sono state accolte dal team triestino che da mesi si prodiga per presentare nel miglior modo la Città che annovera il maggior numero di club remieri centenari, e dalla miglior tradizione italiana nel coastal rowing. Erano anche presenti all'incontro per la Fic il consigliere nazionale Crozzoli e il presidente del Comitato regionale D' Ambrosi, in rappresentanza del Saturnia, il presidente Verrone, il vice Scialpi, il ds Orzan, il capo allenatore Barbo, il consigliere Camerini, per la Ginnastica Triestina Nautica il presidente Cozzarini, il capo allenatore della Timavo, Tedesco, per il Comune di Trieste il vicesindaco Polidori, l'assessore allo Sport Rossi, il consigliere Panteca.

Si sono dunque svolte accurate ricognizioni in gommone per verificare il percorso di gara e la prospettiva dal mare, con apprezzamenti molto positivi dalle due ospiti, prima della visita delle strutture del Molo IV che accoglieranno gli addetti ai lavori, per poi passare nella sede del Saturnia, dove il gruppo si è incontrato con i rappresentanti del Comune, che hanno dato pieno appoggio alla candidatura di Trieste, come anche la Regione, la Capitaneria di Porto e l' **Autorità Portuale**. Sia il campo di gara che le strutture sono state definite "amazing" ("affascinanti") dalle due rappresentanti della Fisa. È stato molto apprezzato il percorso di gara nel cuore della città, con un' ampia visibilità sia per gli addetti ai lavori che per gli spettatori, e l' apprezzamento per il dossier presentato per la candidatura, soprattutto nella parte dedicata alla sostenibilità. Un esempio? La volontà di acquisire delle Seabin, il secchio galleggiante per ripulire il mare dalla plastica e rifiuti. La volontà degli organizzatori infatti è di allestire il primo Mondiale senza plastica.

Sensazioni molto positive quindi dalla visita della Federazione Internazionale, con Guin Batten e Liz Soutter che hanno ribadito l'importanza di valutare l'evento nell'ottica che i Giochi Olimpici del 2024 potrebbero vedere l'ingresso del Coastal Rowing nel programma del canottaggio.

Ancora una notizia positiva per il remo triestino: in caso di aggiudicazione, del Mondiale 2020, il Borin coastal rowing in programma nel prossimo mese di dicembre 2019, organizzato dalla Ginnastica Triestina Nautica, sarà il test event per il percorso di gara del Mondiale.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Resto del Carlino (ed. Rovigo)

Venezia

«La Zes è l'ultima opportunità per uscire dal cono d'ombra»

Il sindaco Boschini parla del Polesine e di Castelmassa

«IL PRESIDENTE della Regione Luca Zaia e l'assessore Cristiano Corazzari hanno dato il proprio nulla osta convinto, ma l'ultima parola spetta al Governo giallo-verde. Senza l'approvazione del Governo questa occasione non andrà in porto».

Eugenio Boschini, sindaco di Castelmassa, il 15 marzo scorso era a Venezia dove assieme a 15 colleghi ha firmato una lettera di intenti che invita il Governo ad avviare, entro il 31 dicembre di quest'anno, il procedimento per l'istituzione di una Zes, Zona economica speciale.

Gli altri comuni sono: Polesella, Canaro, Occhiobello, Fiesse Umbertiano, Stienta, Gaiba, Bagnolo di Po, Trecenta, Ficarolo, Salara, Calto, Ceneselli, Castelnuovo Bariano, Melara e Bergantino.

Quindi la Zes non è una manna, ci sono delle incognite?

«Personalmente - aggiunge Boschini - anche se non c'è nulla di sicuro avendo in mano solo una lettera di intenti, vedo la cosa molto bene. Non è un provvedimento del ministero, un decreto del presidente del Consiglio o un atto che ha valenza di legge, però è un atto firmato da 16 comuni, prefettura di Venezia e Rovigo e provincia di Rovigo, Confindustria Venezia e Rovigo e autorità portuale di Venezia.

Un documento dove si auspica l'istituzione di una zona economica speciale che darebbe ricadute positive ai rispettivi territori».

Ricadute in che misura tra Venezia e Rovigo?

«Il piano commissionato da Confindustria Venezia e Rovigo parla di una previsione di investimenti di 2,6 miliardi di euro con 26 mila posti di lavoro. Ma la cosa più importante è che 1,8 miliardi saranno destinati a Rovigo e 800 milioni a Venezia con una ripartizione occupazionale di 18 mila a Rovigo e 8 mila a Venezia. Quindi il Polesine avrebbe i benefici maggiori».

Ad esempio che benefici potrebbe avere Castelmassa?

«Ci aspettiamo un numero di investitori pronti a usufruire delle nostre zone artigianali, grazie agli sgravi fiscali e contributivi sul lavoro. Le aziende investitrici così potrebbero prevedere piani industriali vantaggiosi e scegliere il nostro territorio».

Nello specifico, in cosa è appetibile Castelmassa se aiutata dalla Zes?

«Siamo una zona a vocazione agroalimentare legata alla Cargill ex Cerestar. La Cargill monopolista potrebbe costruire un indotto legato al settore, oppure potremmo avere ricadute per lo sviluppo del settore della giostra a che insiste sui paesi vicini di Melara, Bergantino, Calto e Castelnuovo Bariano. Tutti settori per cui la Zes potrebbe portare investimenti di grande rilevanza. In più come Comune abbiamo approvato il nuovo piano di assetto territoriale, con ulteriori 8 ettari di zona produttiva, e questo potrebbe attrarre le aziende».

Giuliano Ramazzina.



Il Resto del Carlino (ed. Rovigo)

Venezia

«Zona economica speciale, un volano» L'orgoglio del sindaco di Polesella

- POLESELLA - POLESELLA SOTTOSCRIVE il protocollo per la Zona economica speciale. Il sindaco Leonardo Raito ha firmato insieme ad altri sindaci del Polesine e dell' Area Metropolitana di Venezia, con il primo cittadino della città lagunare Luigi Brugnaro, con il presidente di Confindustria Venezia-Rovigo Vincenzo Marinese. Erano presenti i prefetti di Venezia e Rovigo, i rappresentanti delle associazioni economiche, dell' **autorità portuale** di Venezia e il presidente della Provincia Ivan Dall' Ara. Il protocollo per la Zona Economica Speciale dovrebbe essere approvato dal governo e potrebbe portare in Polesine ricadute per oltre 20mila posti di lavoro frutto di investimenti di oltre 2 miliardi di euro.

Raito ostenta ottimismo: «E' stato un passaggio politico importante, il territorio intende fare squadra per portare vantaggi a tutto il sistema Polesine. La Zona Economica Speciale è un enorme volano per l' economia e lo sviluppo, tra l' altro uno sviluppo sostenibile che non prevede nuovo consumo di suolo.

La Regione sta supportando l' iniziativa e dobbiamo ringraziare Confindustria, le associazioni economiche e le due prefetture per il supporto che stanno dando al progetto. Come ha detto Brugnaro, noi non vogliamo togliere niente a nessuno, ma dare al territorio un' opportunità. Un modo per dimostrare senso di responsabilità nei confronti dei nostri concittadini, delle nostre imprese e del Polesine».

Mario Tosatti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Installato dal Porto, con TELECAMERE a FIBRA OTTICA

Nuovo sistema di videosorveglianza lungo i canali e in Bacino di San Marco

VENEZIA. Nuovo sistema di videosorveglianza adottato dal Porto per monitorare e controllare la sicurezza di alcuni canali di grande navigazione all' interno della laguna. In particolare il Canale della Giudecca, il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale di San Nicolò che prevede, in particolare l' installazione di un certo numero di telecamere su alcuni approdi dell' Actv che si trovano in prossimità delle vie d' acqua interessate.

L' **Autorità Portuale** veneziana è interessata a monitorare costantemente le aree sensibili portuali, i principali canali di navigazione interni e gli accessi stradali e ferroviari che conducono alle infrastrutture del porto turistico e commerciale di Venezia.

A questo scopo l' ente ora guidato da Pino Musolino ha già adottato il progetto SaFe che permette il monitoraggio costante delle aree portuali attraverso la videosorveglianza.

SaFe prevede in particolare il monitoraggio delle aree di Marittima, Sant' Andrea, Santa Marta San Basilio con telecamere di videosorveglianza.

Inoltre, il monitoraggio sempre con telecamere di tutta l' area di Porto Marghera di competenza del Porto e appunto la videosorveglianza dei principali canali e bacini acquei antistanti le aree del porto commerciale e del Petrochimico. Infine, il sistema prevede il monitoraggio della via d' acqua che dalla bocca di porto del Lido giunge fino alla Marittima attraversando il bacino di San Marco.

Con il nuovo sistema di videosorveglianza che sarà adottato non aumenterà solo il numero delle telecamere installata lungo le vie d' acqua, ma anche un notevole miglioramento dal punto di vista tecnologico. Gli impianti esistenti, infatti, pur funzionanti, trasmettevano i dati attraverso un ponte radio, che con garantiva la massima affidabilità. I nuovi verranno aggiornati grazie a un collegamento in fibra ottica. Anche il Comune, da parte sua, ha già sviluppato un piano di ampliamento ed estensione del videosorveglianza della Città di Venezia, che comprende già 166 telecamere in previsione della realizzazione della Smart Control Room, finanziata con fondi governativi. Un progetto che prevede, oltre all' acquisizione delle immagini delle 52 telecamere già presenti presso alcuni parcheggi, biglietterie, fermate ed approdi del trasporto pubblico locale, di proprietà di Avm la realizzazione di nuovi impianti per coprire aree prive di sorveglianza o integrare aree già parzialmente coperte.

--Enrico Tantucci.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Tokyo e Pechino accendono i riflettori sulla piattaforma

Il quotidiano nipponico Mainichi Shimbun e la tv cinese Cctv testimoniano l'interesse dei colossi asiatici per il **porto** vadese Giovanni Vaccaro Dirigenti di gruppi industriali, televisioni cinesi, quotidiani giapponesi. Il cantiere della piattaforma portuale di **Vado**, oggi in costruzione e a fine anno pronta per entrare in funzione, sta attirando l'attenzione di importanti esponenti del tessuto economico mondiale e dei network specializzati. Anche perché, proprio quando si sta valutando di far arrivare in Europa la nuova "Via della Seta", il **porto** vadese si candida ad ospitare l'approdo del nuovo canale per collegare direttamente i traffici merci dalla Cina al Vecchio Continente.

Nei prossimi giorni è attesa a **Vado** la visita dei corrispondenti del Mainichi Shimbun, uno dei più importanti quotidiani giapponesi (fondato nel 1872 e oggi capace di una tiratura di oltre quattro milioni di copie in due edizioni al giorno).

L'obiettivo è analizzare l'influenza dei gruppi industriali cinesi in Europa e degli investimenti previsti in Italia, ma anche valutare le ripercussioni sia economiche sia ambientali.

Nel frattempo sulla piattaforma è stato girato un servizio della televisione distato China Central Television, firmato dal corrispondente Li Yaoyang, che andrà in onda nei prossimi giorni sulla rete cinese. «Lo sviluppo portuale sta attirando forti interessi - commenta il sindaco Monica Giuliano, intervistata dalla Cctv -, è ovviamente un segnale positivo che diversi gruppi industriali siano interessati a far arrivare qui le merci che al trimenti approderebbero nei porti dell' Europa settentrionale. A noi tocca il compito di gestire i riflessi sul territorio, primo fra tutti il nodo delle infrastrutture, che devono essere potenziate per non creare disagi alla popolazione. Intanto però il tessuto economico locale ne ha già beneficiato. L'obiettivo è poi la creazione di posti di lavoro che possano compensare, almeno in parte, l'emorragia che **Vado** e il Savonese hanno sofferto negli ultimi dieci anni».

Lo sbarco di Apm-Maersk è stato un primo passo, che pure ha generato forti perplessità per l'impatto ambientale della piattaforma nella rada di **Vado**. La multinazionale danese ha poi stretto accordi con la cinese Cosco, che è entrata nella società Apm Terminals **Vado** Ligure con il 40% delle quote (pari a un investimento di 53,1 milioni), e con il **porto** di Qingdao (che a sua volta ha acquisito il 9,9% pari a circa 15 milioni di euro). I contratti che Apm ha stretto con la Zhenhua Shangai (Zpmc) per la fornitura delle gru destinate alla movimentazione dei container ha spinto un altro colosso cinese a insediare a **Vado** la sua base operativa per l'Europa.

Zpmc ha infatti intenzione di gestire dal **porto** di **Vado** l'assistenza tecnica e la formazione dei propri operato ripergli impianti che ha venduto in tutto il Vecchio Continente.

L'Avvisatore Marittimo

Savona, Vado

SAVONA, BUZZI TORNA IN PORTO PER DUE ANNI

GENOVA. Il gruppo cementiero Buzzi tornerà a svolgere attività terminalistica nel porto di Savona per almeno due anni. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale che si riunirà a fine marzo, probabilmente il 28, accoglierà la richiesta del gruppo di ottenere la concessione, che era stata revocata al principio del 2017 per mancanza di attività. La concessione, che sarà valida per la movimentazione di materiale cementizio e durerà fino al termine del 2020, riguarda un'area di 2.800 metri quadrati dotata di un accosto.

Cantieri, incontro fra Cscs e Csic in vista della fusione
Anche la Corea del Sud vuole creare colosso dell'industria navale

SAVONA, BUZZI TORNA IN PORTO PER DUE ANNI
GENOVA. Il gruppo cementiero Buzzi tornerà a svolgere attività terminalistica nel porto di Savona per almeno due anni.

«La Tav? Alla fine la vorranno i cinesi»
L'Uge - il fante alla mano - disegna di grosso e tempra nel Continente europeo

ENNESI AIRLINE INAUGURA IL VOLO GENOVA-ATA-MERATO IN CHESTIA
GENOVA. Ennesi Airlines, compagnia aerea italiana, ha inaugurato il volo G8000, un servizio bi-settimanale che collega Genova ad Atene e Merato in Grecia.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nel memorandum definitivo approvato dalla presidenza del Consiglio si parla di «gestione di iniziative di cooperazione su progetti specifici» L' accordo per il porto durerà tre anni («con la possibilità di estenderlo»). Per ora è stata accantonata l' idea di costituire una società mista

Il governo lima l' intesa tra Genova e Pechino Si parte con la nuova diga, Bucci sarà garante

IL RETROSCENA

Simone Gallotti/INVIATO A PALERMO Per riuscire a governare il timone mentre intorno il mare era in tempesta, è stato necessario "evitare di impuntarsi con troppa rigidità" come racconta uno degli sherpa che stanno seguendo gli accordi dei porti italiani con la Cina. Sul tavolo dei ministeri la situazione rischiava di cristallizzarsi a danno di Genova, perché mentre Trieste aveva un documento sostanzialmente blindato, cambiato pochissimo nel corso del tempo, lo scalo ligure era invece in una condizione più complessa. E quindi più vulnerabile.

Così nell' ultima bozza che ieri sera è stata presentata al sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti e al ministro degli Esteri Enzo Moavero per l' approvazione finale, il memorandum che riguarda il porto di Genova è stato plasmato in una forma più leggera di quanto annunciato solo poche settimane fa: «Le parti confermano il loro intendimento a stabilire una collaborazione e una cooperazione strategica per la realizzazione del programma». Sono parole prudenti quelle scritte sulla «dichiarazione di intenti» e la società mista, quella tra Authority e il gigante cinese delle costruzioni Cccc, non viene menzionata.

Il programma è quello legato all' emergenza ponte, che prevede la ricostruzione non solo del viadotto, ma di infrastrutture strategiche per lo scalo. Nella bozza di accordo che il Secolo XIX ha potuto visionare, c' è comunque spazio per un possibile sviluppo nel futuro. «L' Authority valuterà l' opportunità di gestire, attraverso apposite articolazioni, lo sviluppo di iniziative di cooperazione su progetti specifici»: è questa la frase chiave per capire come intende impostare il rapporto l' Autorità portuale con il gigante di Pechino ed è per questo che sempre nella bozza, si sottolinea che ci saranno «successivi accordi per disciplinare le condizioni e i termini della collaborazione».

Progetti specifici, determinati preventivamente e sempre nell' ambito dell' emergenza ponte. Così oltre a Paolo Emilio Signorini e al rappresentante di Cccc, sull' intesa dovrà esserci anche la firma del Commissario straordinario per la ricostruzione, il sindaco di Genova Marco Bucci. L' accordo ha anche una data di scadenza: il "contratto" tra Genova e Cccc durerà sino al 2022 «con la possibilità di estenderne la durata». A spingere sul memorandum è stato soprattutto il viceministro ligure Edoardo Rixi che anche politicamente vuole portare a casa un punto politico: il capoluogo deve risultare strategico per la Via della Seta tanto quanto Trieste. Nel documento - che dovrebbe essere firmato venerdì in concomitanza con il bilaterale tra Italia e Cina - c' è un riferimento ad una sola opera strategica. È la nuova diga da 1 miliardo che Roma e Pechino avevano già definito di "interesse". Su questo progetto Authority e Cccc lavoreranno basandosi «sull' utilizzo e la condivisione delle reciproche competenze tecniche, professionali e manageriali».

IL TERZO POLO SICILIANO Rixi in visita in Sicilia per benedire i 40 cantieri portuali lanciati dal presidente Pasqualino Monti, ha freddato le aspettative dei tifosi del mega terminal container progettato da Eurispes da 16 milioni di teu e 5 miliardi di euro. Alcuni in Sicilia speravano fossero i cinesi ad aprire il portafogli. Rixi però si è affrettato a spiegare: «La visita del premier cinese è anche di carattere personale, questa è la terra del presidente della Repubblica Sergio Mattarella», negando così un interesse di Pechino per quel progetto faraonico. Ma lo scalo si sta trasformando e qualche mossa a Palermo se l' aspettano: la strategia è quella dei piccoli passi, con l' acquisizione di partecipazioni in società che agiscono sulle banchine e a terra. L' operazione sarebbe speculare a quella compiuta in Adriatico, dove Pechino controlla la base (il Pireo) e sta per sbarcare al terminale (Trieste) della Via della Seta.



Sul Tirreno invece c'è già la piattaforma di Vado e così Palermo potrebbe rivestire un'importanza più tattica che commerciale: l'obiettivo è occupare quote di mercato che da questo lato dell'Italia, appartengono in massima parte a Msc e avere un ulteriore punto di appoggio molto vicino a Suez e all'Africa.

-

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

GIOVANNI TOTI Il presidente della Regione Liguria vuole rilanciare il centrodestra: «Il vecchio modello non funziona più»

«Senza la Cina tanto vale interrare i porti sulle opere il governo sia più chiaro»

L'INTERVISTA

Emanuele Rossi /GENOVA Un' Italia che si apra agli investimenti cinesi con la Via della Seta, passando da Genova altrimenti «tanto vale interrare i porti». E che possa dare una svolta alle infrastrutture bloccate ma con un' idea chiara su quali sono prioritarie per il futuro. E poi un centrodestra riorganizzato, che sia una casa per i delusi da Renzi come per i Fratelli d' Italia, con un nuovo contenitore in grado di trattare da pari con la Lega e recuperare i voti che furono del Pdl.

Sono gli auspici del governatore ligure Giovanni Toti, alla vigilia di appuntamenti importanti come il varo del decreto Sblocca cantieri, il memorandum tra Italia e Cina e le elezioni europee.

Presidente Toti, il Memorandum sulla Via della Seta ha fatto litigare la politica nazionale. Genova sarebbe uno snodo chiave: qual è la posizione della Liguria?

«C' è stato un sovrappiù di polemica politica poco serio.

Ci accorgiamo adesso che c' è un rischio di depauperamento del Paese dopo aver venduto per anni asset strategici? Dalla moda a Tim che è contesa tra Elliot e Vivendi alla Piaggio Aero agli Emirati... Il sistema portuale ligure vede protagonisti i danesi di Maersk, gli italo svizzeri di Msc, la Singapore Port Authority che è il principale terminalista del mondo. E nessuno è egemone. C' è il know how per gestire i rapporti anche con la Cina, o possiamo pensare deliberatamente di escludere Genova e Trieste dalle principali rotte commerciali del mondo? Se vogliamo interrare i porti e fare andare tutto a Marsiglia o al Pireo siamo sulla buona strada. Non stiamo aprendo i porti italiani alle fregate cinesi, parliamo di contenitori, lavoro e banchine». Parliamo di lavoro: lei come altri presidenti ha insistito per lo Sblocca cantieri, ma non sono ancora chiari con toni di questo provvedimento.

«È una misura su cui ancora una volta manca chiarezza. Il presidente Conte ha avviato un percorso condivisibile ascoltando presidenti di regione, Anci, enti locali che poi gestiscono i cantieri. Ma le contraddizioni che venano questo governo si fanno vedere: da un lato si parla solo di cantieri del passato, dall' altro si divide in categorie su commissariamenti o semplificazioni. E soprattutto si lascia una gigantesca ombra su tutto il futuro: il documento di economia e finanza non ha modificato le priorità indicate dal precedente governo e quindi ragioniamo su una lista di priorità che non sappiamo quanto siano condivise da questo governo».

In Liguria quali opere potrebbe riguardare?

«Abbiamo l' intero campionario: il nodo ferroviario di Genova mi auguro possa risolversi da solo con l' acquisizione di Astaldi da parte di Impregilo.

Poi abbiamo la Gronda, che era strategica per il precedente governo e per la regione e ora, regnanti i Cinque stelle, non sappiamo che destino avrà. Poi abbiamo avuto rassicurazioni sul raddoppio ferroviario del Ponente ma attendiamo indicazioni chiare nel piano di investimenti di Rfi. Insomma, se lo Sblocca cantieri serve a dare ordine e darci una procedura tra regioni e governo centrale ben venga, ma non può essere avulso da un documento che ci indichi cosa vuole fare il governo». Si avvicinano le elezioni europee, lei ha detto che dopo si dovrà rimettere mano al modello del centrodestra, come?

«Il vecchio modello del centrodestra non è più attuale e gli elettori ce lo dicono di volta in volta. Però resta un' area di maggioranza in tutto il Paese.



L'alternativa all'alleanza di governo ci sarà quando torneremo a votare e io penso che il centrodestra ci debba arrivare con un altro assetto: riattaccare con lo scotch una coalizione con la Lega così forte e con i moderati poco incisivi non fa il bene di questo paese».

La sua proposta è di creare un nuovo partito?

«Io come è noto sono sempre stato favorevole ad un partito unico all'americana, ma siccome oggi la Lega è un partito forte e strutturato non la vedo particolarmente disponibile a fusioni. Dobbiamo ragionare nella nostra metà campo e allora il mondo moderato con Forza Italia, l'anima cattolica, le tante liste civiche può mettersi intorno un tavolo e organizzare in una forma nuova e democratica un nuovo contenitore.

Oppure, se c'è la disponibilità della Meloni e Fratelli d'Italia, unire ulteriormente la loro forza. All'interno del Pdl dei tempi migliori c'erano personalità che ora stanno con la Bonino e altri con la Meloni».

A che elettori deve rivolgersi?

«Penso ad un contenitore con un baricentro liberale, moderato, in cui la destra italiana ha certamente qualcosa da dire. E che dia una casa agli elettori orfani: sono i 40mila in piazza per la Tav di Torino o gli imprenditori che trovano fastidio nelle politiche stataliste e moralisteggianti di questo governo, quelli che vogliono un'Italia non protezionista ma protagonista. Penso a qualcosa che stia a sinistra di Salvini e a destra del Pd: un'area che vale otto, nove milioni di elettori, quelli che furono del Pdl».

Come si collocherebbe in Europa?

«Credo che il Ppe debba capire cosa vuole, in questi anni è stato un po' schizofrenico. Il modello può essere una destra come quella di Kurtz in Austria, che governa con la destra ma dal centro. Il successo di Grillo e della Lega derivano anche dall'incapacità dei partiti popolari e socialisti di dare risposte chiare ai cittadini. Tra l'altro c'è un polo conservatore che senza i Tories britannici sarà tutto da inventare».

-

Le infrastrutture

Via della Seta, Toti e Bucci in pressing per il via libera

Il governatore: 'Giusto per il nostro Paese avere rapporti sereni, sani e ben vigili con la Cina'. Il sindaco: 'La Ue boicotta? Inaccettabile'

Comune e Regione in campo per la Via della Seta. «Credo che avere rapporti sereni, sani e ben vigili con la Cina sia giusto, doveroso e utile per il nostro paese. Bisogna farlo nel rispetto di quelli che sono gli interessi italiani ma tutti gli accordi commerciali prevedono il rispetto degli interessi nazionali» dice il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, in vista dell'imminente arrivo in Italia del presidente della repubblica cinese Xi Jinping. «Non mi pare che gli altri paesi tendano a escludere rapporti commerciali con una grande potenza economica del mondo - sottolinea il governatore - credo si dovrebbe smettere di fare polemica politica su tutto, in modo anche piuttosto grossolano e disinformato». Per Toti la Via della Seta è un'importante infrastruttura che riguarda i nostri porti: i porti della Liguria sono ben equilibrati, di proprietà dello stato, si lavora con concessioni multiple e plurime».

L'ipotesi di un boicottaggio del porto di Genova da parte dell'Unione europea legato all'apertura ai cinesi sul progetto della Via della Seta sarebbe per il sindaco di Genova Marco Bucci «una cosa inaccettabile» ha spiegato ieri a margine di un evento pubblico.

«La Via della Seta è una cosa importante - ha spiegato Bucci - le merci passeranno di lì, quindi sarà meglio che ci diamo da fare e cerchiamo di prenderci questa parte di business che ci appartiene da un punto di vista geografico, logistico e anche storico».

Il punto, ha aggiunto, è "discutere sul come «aderire a questo percorso» . Su questo - ha detto Bucci - siamo tutti aperti alla massima collaborazione per valorizzare il nostro know how, che viene da secoli di esperienza che non possiamo certamente regalare.

Valorizzarla come si deve, assieme agli investitori cinesi, può fare veramente la differenza ed l'obiettivo che dobbiamo puntare».

- (n.b.)
) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Demaria (Ucina): «Rispettiamo il ruolo del Tar»

«Rispettiamo il lavoro della magistratura amministrativa e rimaniamo in attesa della sentenza che sarà emessa il prossimo 27 marzo dal Tar Regionale della Liguria». Lo dice in una nota Carla Demaria, presidente di Ucina, a proposito della destinazione d'uso della darsena **nautica** genovese. «Il Tar è allo stato l' unica autorità titolata a giudicare sulla legittimità o meno della delibera del 31 luglio 2018 e sulla procedura con la quale l' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale ha frammentato la concessione del Salone Nautico assegnandone il 60% alla società Amico & Co, per 20 anni e il restante 40% al Salone Nautico per 4 anni». Ucina ribadisce che «investimenti pubblici nel 2004 avevano destinato la darsena alle attività turistico -nautiche e al Salone Nautico» mentre oggi la struttura «è assegnata prevalentemente a quelle di riparazioni navali di Amico».



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

«Genova, c'è bisogno di servizi certificati»

La comunità portuale genovese in visita a Barcellona per risolvere la crisi dell'autotrasporto

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Nasce dal tavolo di confronto con l'autotrasporto la missione che la comunità portuale genovese ha appena compiuto a Barcellona. «Al tavolo spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto è emersa la necessità che nel porto di Genova ci sia la volontà della certificazione condivisa delle proprie prestazioni, il cosiddetto care performance indicator». Da mesi le associazioni di categoria dell'autotrasporto denunciano i ritardi nel porto di Genova. Lo scorso novembre avevano anche preannunciato un blocco dello scalo, minaccia che poi è rientrata. Ma i problemi sono ancora in piedi e la trattativa fra categorie e Autorità portuale va avanti. Adesso l'Authority deve riconvocare il tavolo. «Speriamo che il bagaglio di esperienza che portiamo da Barcellona possa essere utile alla prossima convocazione», spiega Botta. Alla missione sulle banchine catalane erano presenti rappresentanti di Autorità portuale del mar Ligure occidentale, Assagenti, Anita, Spediporto, Assiterminal, Uirnet, Logistica Digitale e Circle. «Dallo scorso anno ricorda Botta abbiamo cominciato a lavorare sugli indicatori di efficienza di sistema, come i tempi di passaggio ai varchi, i tempi di gate in/gate out, il numero di transiti, perché abbiamo immaginato una certificazione che parta da dati numerici. Durante questo percorso di lavoro è avvenuto il crollo del ponte Morandi che ha imposto priorità diverse. Ma la necessità di una certificazione non è venuta meno». Il porto di Barcellona ha colpito gli operatori genovesi per l'efficienza raggiunta e il grado di tecnologia utilizzata. Viene fatto notare che ha un sistema informatico all'avanguardia che gestisce tutte le fasi operative e le traccia, un sistema di controlli armonizzato, ossia la cosiddetta single window, che ruota intorno a due modernissimi Pif (punti di ispezione frontaliera). Il tutto arricchito da una Zona franca che si sviluppa lungo tutto l'arco portuale e ha avuto il merito di attirare grandissimi investitori internazionali. Grazie a qualità, tracciabilità e trasparenza del sistema, quello di Barcellona è visto come un concreto punto di partenza per ragionare su cosa dovrebbe avere Genova per valorizzare ulteriormente le proprie competenze. «A Barcellona sottolinea Botta si è cominciato a parlare di sistema di certificazione dal 1983. Il sistema è stato affinato in particolare negli ultimi dieci anni fino a diventare un brand nella promozione dello scalo. Se un operatore accetta di sottoporsi due volte all'anno all'audit dell'Autorità portuale, riceve il riconoscimento pubblico del certificato di efficienza. La cosa interessante è che la certificazione delle attività portuali ha attirato su Barcellona gli investimenti di grandi gruppi come Decathlon, Ikea e Amazon. Inoltre c'è stata una crescita imponente nel settore dell'automotive. Si sono sviluppate le attività, tanto che università straniere vanno a Barcellona a studiare i pilastri del sistema di certificazione». Il porto catalano ha adottato una strategia di sviluppo portuale basata sulla tecnologia che interviene ad esempio nel forum telematico fra gli operatori o nel servizio di ispezione alla merce o nell'organizzazione dei Pif. L'Autorità portuale ha deciso di investire 10 milioni di euro nella creazione di una rete 5G al servizio della logistica, per la gestione non soltanto delle comunicazioni telefoniche, ma anche per lo sviluppo dell'Internet delle cose (Iot, vedi L'Avvisatore Marittimo dello scorso 6 marzo). «Genova conclude Botta deve imparare l'importanza di ragionare tutti insieme per privilegiare la merce come centro dell'attività portuale».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Mega -polo degli yacht Amico investe 33 milioni

Il cantiere: «La Darsena nautica deve diventare una marina e aprirsi alla città Ma ora cerchiamo qualcuno che voglia scommettere sull' area insieme a noi»

Alberto Quarati /GENOVA «Il futuro porticciolo avrà standard qualitativi superiori ai più rinomati scali turistici europei, con tutti i servizi necessari: dalle officine ai negozi per ogni tipo di approvvigionamento.

Tutto a portata di pochi metri, come nemmeno a Cannes...».

Così Andrea Pieracci, allora direttore tecnico dell' **Autorità portuale** di Genova, il 5 gennaio 2003, presentando il progetto della nuova Darsena nautica.

La storia non è andata così: oltre 16 anni e 42 milioni di euro più tardi, la Darsena è rimasta un' area fantasma della città, popolata durante il del Salone nautico, semi -deserta le altre 51 settimane dell' anno.

La settimana prossima il Tribunale amministrativo regionale si esprimerà sull' ennesimo ricorso che pende su questi 100 mila metri quadrati di porto: Ucina contro l' **Autorità di sistema portuale**, cui è contestato l' affidamento in concessione, deciso a luglio 2018, della parte Sud (il 60% dell' area) per 20 anni ai cantieri di riparazione yacht Amico & Co., e della parte Nord (il 40%) alla stessa Confindustria Nautica. Amico ha preso in consegna le aree lo scorso dicembre con un atto temporaneo, e ieri ha annunciato che qualunque sarà il verdetto del Tar, andrà avanti con gli investimenti cui sarebbe vincolata la futura concessione, con l' obiettivo di mettere Genova al pari degli altri poli (Barcellona, La Ciotat) della riparazione yacht nel Mediterraneo, mare dove si concentra tra il 50 e il 70% globale di questo tipo di barche. Dunque, cinque milioni sulla Darsena e 27 per lo "ship lift" che servirà a potenziare il vicino cantiere di riparazione yacht, che muove una filiera di 40 aziende per 700 lavoratori. Soldi cui si potrebbero aggiungere (ma qui pende un ricorso in Consiglio di Stato, responso a luglio) 11,5 milioni nel caso in cui ad Amico (in cordata con Fincantieri e San Giorgio) venisse assegnata la gestione dei bacini carenaggio.

«Vogliamo aprire la Darsena alla città, realizzando un Marina - Alberto Amico, presidente dei cantieri - ormeggi per gli yacht in riparazione da noi, ma anche per barche in transito a Genova durante l' estate, come a Marina Aeroporto o al Porto Antico, ma senza vendita di posti fissi. Intorno, i servizi dedicati alla nautica e agli equipaggi, e poi palestre, bar, ristoranti. Io sogno anche un parcheggio sotterraneo. Sempre con l' impegno di spostare le barche nei 50 giorni intorno al Salone.

A Monaco e Cannes queste operazioni si fanno in 20, vedremo se col tempo riusciremo a ridurre le tempistiche. Per il primo lotto di lavori investiremo 3,2 milioni di euro: banchina, pontile fisso, elettrificazione, contiamo entro ottobre. Poi presenteremo un progetto per l' infrastrutturazione a terra: abbiamo avviato una collaborazione con lo Yacht Club e cerchiamo altri che vorranno investire con noi nel nostro progetto di Megayacht Hub».

Niccolò Reggio, numero uno dello Yci conferma l' alleanza: il progetto del Waterfront non prevede più lo spostamento della sede, tra club e Riparazioni sono caduti antichi conflitti: anzi la Darsena, ricorda Reggio, ospiterà gli equipaggi della Coppa del Mondo di Vela.

Contestano invece il progetto il comitato Porto aperto (residenti di Carignano, che temono che alla fine in Darsena arriveranno solo altri capannoni) e il Movimento 5 Stelle che la scorsa settimana ha sollevato obiezioni sulla procedura di affidamento ad Amico, ma su cui ieri l' Adsp ha garantito di aver seguito le procedure previste dal codice della Navigazione.

Amico tentò già nel 2006 di presentare un progetto per valorizzare la Darsena, poi respinto. L' attuale piano risale a novembre 2016.



Il progetto

Megayacht Amico "Lavori pronti a ottobre"

FABRIZIO CERIGNALE

Portare Genova nella "champions league" dell'accoglienza dei grandi natanti con un progetto "Genova megayacht hub" del valore di 30 milioni di euro per cantieristica e servizi. Alberto Amico, presidente di Amico&co e l'ad Bruno Guglielmini fanno il punto su un progetto, lanciato un anno fa, che prevede la realizzazione di un ship-lift, una piattaforma per il sollevamento di grandi yacht, dai 60 ai 100 metri, di una **darsena** nautica e di bacini di **carenaggio**. «Dopo 12 anni di attesa speriamo di essere i primi a investire in quest'area - sottolinea Amico - per trasformarla in un luogo di eccellenza. Questa sarà una marina dedicata ai grandi yacht e sarà una risorsa complementare alle attività di cantieristica e servizi».

Non appena arriverà la risposta della conferenza dei servizi, quindi, inizieranno le opere a mare che serviranno ad accogliere i grandi yacht, mentre sono ancora in fase progettuale gli spazi a terra che, in sintonia con il waterfront, dovrebbero trasformare l'area in una vera Marina, con spazi aperti anche ai cittadini. «Vorremmo creare un luogo in cui sviluppare diverse funzioni turistiche e imprenditoriali - spiega Amico - un'area integrata con il nuovo waterfront e che, anzi, potrebbe essere ancor più appetibile per gli stessi investitori».

Per la città, un'opportunità di ricchezza. «200 barche in più a Genova per circa 8 mesi all'anno - sottolinea - significa portare ricchezza a Genova, oltre, ovviamente alle ricadute occupazionali nella filiera e nell'indotto». Amico assicura che la prima fase dei lavori partirà in ogni caso, anche se il Tar dovesse accogliere il ricorso di Ucina, ma risponde anche a chi lancia l'allarme sull'impatto che questa operazione avrebbe sull'organizzazione del Nautico. «Il marina impatterà sul salone, ma in modo positivo - spiega - per 50 giorni l'anno, forse anche meno se saremo capaci di venirci incontro, le barche saranno spostate, anche con l'aiuto degli altri marina genovesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nautica, i lavori per Genova megayacht hub

Ad un anno dall' avvio degli investimenti per il progetto "Genova megayacht hub" nel porto di Genova, Alberto Amico (presidente) e Bruno Guglielmini (AD) di Amico & Co hanno fatto il punto sull' avanzamento degli investimenti infrastrutturali dedicati alla cantieristica e all' accoglienza dei grandi yacht. Un progetto che prevede ship-lift, darsena nautica, bacini di carenaggio, e che porterà interessanti opportunità di lavoro ed economiche sia per il comparto che per la città.

The screenshot shows the article page on larepubblica.it. At the top, there is a navigation bar with the site logo and various menu items. The main content area features a large image of a harbor construction site with the title "Nautica, i lavori per Genova megayacht hub". To the right of the image is a text snippet starting with "Ad un anno dall' avvio degli investimenti per il progetto 'megayacht hub' nel porto di Genova...". Below the main image is a video player. Underneath the video player, there is a section titled "ALTRI VIDEO DA EDIZIONE GENOVA" with several video thumbnails. At the bottom of the page, there is a sidebar with RSS feeds and a search bar.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, Amico: «Andiamo avanti col nostro progetto»

GIORGIO CAROZZI

Genova - Amico & Co è pronto a procedere con la prima fase dei lavori nella darsena nautica - una banchina per i mega yacht, un pontile fisso e l'impiantistica di supporto - anche se il Tar, che si pronuncerà il 27, dovesse accogliere il ricorso di Ucina che contesta l'assegnazione dell'area al cantiere. «I lavori sono a rischio e pericolo del concessionario dell'area. Noi crediamo nel progetto e ci assumiamo il rischio di andare avanti» spiega Alberto Amico, presidente di Amico & Co che stamattina proprio sulle banchine della darsena ha fatto il punto sull'avanzamento del progetto che prevede la realizzazione nell'area della Fiera di una marina dedicata per i maxi yacht e aperta alla città. Nella prima settimana di aprile si riunirà la conferenza dei servizi per il via ai lavori, conferma il segretario dell'Autorità di sistema portuale Marco Sanguineri, e potrebbero partire subito. Il ricorso è contro l'assegnazione del 60% della darsena per 20 anni ad Amico e solo il 40% e per 4 anni ai Saloni Nautici, la società di Ucina che organizza il Salone nautico di Genova. Alle critiche del Comitato porto aperto e del Movimento 5 stelle, Amico e Bruno Guglielmini, ad dell'azienda, replicano: «Hanno preso spunto dal ricorso al Tar per argomentare cose che non c'entrano con il giudizio del tribunale amministrativo che è giudice di legittimità e valuta la correttezza sotto il profilo procedurale e hanno invece a che fare con le scelte delle attività da realizzare». Inoltre il progetto utilizza «in modo più proficuo un'infrastruttura incompleta e scarsamente utilizzata». E non è previsto un uso industriale della darsena e non si mette a rischio il Salone. «L'impatto sul Nautico ci sarà, ma in positivo» sottolinea Amico.

The screenshot shows the Medi Telegraph website interface. At the top, there is a navigation menu with categories like HOME, SHIPPING, TRANSPORT, MARKETS, INTERVIEW, NEW ROUTES, and GREENTECH. The main article is titled 'SHIPYARD & OFFSHORE' and 'Genova, Amico: «Andiamo avanti col nostro progetto»'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are sections for 'MAGAZINE' (with a 'LEGGI L'ULTIMO' button), 'PUBBLICAZIONI' (with a 'LEGGI' button), and 'PILOTINA BLOG' (dated 28 December 2018). At the bottom right, there is a 'SHIPPING MOVEMENTS' section with icons for 'PORTI PIEMONTE', 'SERVIZIO OCCUPAZIONE', and 'FORO DI GENOVA'. The website has a dark theme with teal accents.

«Ravenna e Trieste complementari Qui altri 200 ettari per la logistica»

Bissi, terminal Traghetto e crociere: «Nel confronto infrastrutturale non c'è competizione»

RAVENNA «Ravenna e Trieste in competizione sulla via della Seta? Direi piuttosto complementari, perché un porto è in grado di dare all' altro ciò di cui non dispone».

Mentre la Camera dà il via libera al Memorandum Italia -Cina, a Ravenna fa parlare sempre più la potenziale partnership con il Dragone, facilitata dal fatto che in città ha insediato il proprio quartier generale un mastodonte commerciale come Cmg, attraverso la propria divisione Cmit Europe che ha preso casa nel Vecchio Continente in quelli che erano gli uffici della Ferruzzi.

A intervenire sulla questione è l' amministratore unico del T&C, terminal di Traghetto e crociere, Alberto Bissi. Da parte della guida della società - peraltro totalmente partecipata dall' Autorità di sistema portuale di Ravenna - bisogna anzitutto rimanere coi piedi per terra: «La Cina non ha scelto il porto di Trieste a discapito di quello di Ravenna perché è più vicino al confine con l' Europa, ma perché nel confronto infrastrutturale non c' è competizione - spiega Bissi -. Trieste sta progettando l' allungamento di 100 metri di una banchina già esistente».

Il termine di raffronto, secondo il "numero uno" di T&c, si misura in Teu: «La nuova dotazione triestina consentirà l' approdo contemporaneo di due navi porta container da ben 18.000 Teu ciascuna e ciò è possibile solo con quei fondali, peraltro naturali.

Quando fra 5 anni a Ravenna avremo i fondali a 12,50 metri potremo ospitare portacontainer da 4.000 Teu. Non c' è confronto».

C' è qualcosa che però, ricorda Bissi, su cui Trieste non potrà mai contare: «Solo noi abbiamo aree perla logistica lungo tutta l' asta, in destra e in sinistra del Candiano - spiega l' amministratore della società divia Baiona-. Sono ben 200 gli ettari disponibili per le nuove aree logistiche previste nel progetto Hub che deve essere avviato al più presto, senza contare le aree già esistenti». Un vantaggio competitivo che ha un addendo importante, già messo in campo dalla stessa Cmit: «Il fatto che abbiamo assunto 100 ingegneri è un plus straordinario per il nostro territorio - ritiene Bissi -. Sono cervelli valorizzati sul campo che crescono a Ravenna. Una creazione di know how che rimarrà». AN.TA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Arriva l'ospedale delle tartarughe marine

Sarà allestito all'interno del Mercato del pesce di Marina di Ravenna

MARINA di Ravenna si prepara a ospitare il Centro di recupero e ospedalizzazione delle tartarughe marine. Il ministero dell' Ambiente ha infatti affidato al Centro sperimentale per la tutela degli habitat, il Cestha, il compito di prendersi cura delle tartarughe in difficoltà nelle province di Rovigo, Ferrara e Ravenna. Il Cestha sostanzialmente si occuperà della costa nord mentre Riccione, 'storico' centro di recupero, si occuperà dell' area sud della regione.

«LA NOTIZIA - spiega la coordinatrice dell' organizzazione no profit Sara Segati - ci è stata comunicata dal ministero negli ultimi giorni. Abbiamo già provveduto ad acquistare due grandi vasche da 1500 litri ciascuna e un mezzo nautico per gli interventi in mare». Il centro di recupero delle tartarughe sorge all' interno del Mercato del pesce di Marina, dove ha base il Cestha che attualmente conta su 9 biologi e vede la direzione sanitaria affidata al dottor Gianfranco Medri, della clinica veterinaria San Marco, che vanta grande esperienza nel settore avendo ricoperto in passato il ruolo di direttore sanitario dello stabulario.

Il tema del recupero delle tartarughe è molto sentito lungo la nostra costa. Il centro-alto Adriatico è una sorta di santuario delle tartarughe e ciò fa sì che sia abbastanza frequente trovare testuggini in difficoltà a causa di ami infilzati, oppure di reti da pesca che le intrappolano oppure ancora di improvvisi cali di temperatura dell' acqua marina che portano a scompensi nell' organismo animale. «Con l' apertura del centro di Marina di Ravenna - aggiunge Segati - si dimezzano i tempi di intervento sulle tartarughe in difficoltà. Fino a oggi bisognava portare questi animali feriti a Riccione, perdendo di efficacia rispetto a un intervento immediato.

Grazie alla cooperativa di pescatori La Romagnola e all' **Autorità di sistema portuale** abbiamo potuto allestire in fretta il centro ed essere praticamente già operativi».

IN un paio di anni di attività i biologi del Cestha hanno salvato 63 piccoli squali, 97 specie da catture accidentali recuperate (come ad esempio, i trigoni, cavallucci marini, granchi blu), 350mila riproduzioni immesse in mare, in particolare uova di seppia. Cestha è il primo centro recupero per la fauna ittica presente sul territorio nazionale. Si occupa infatti, grazie a uno stretto rapporto di collaborazione con gli operatori ittici, un unicum in questo settore, di recuperare gran parte delle specie considerate 'scarto' o catture accessorie, trasferendole in apposite vasche di cura e riabilitazione per procedere poi alla restituzione al mare, in seguito di specifici studi e ad attività di 'marcatura'.

Alla luce anche della nuova attività legata al recupero delle tartarughe, il centro si è dotato di un numero telefonico attivo 24 ore su 24: 351 8544072.

l. t.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MONDÌ 20 MARZO 2019 | Il Resto del Carlino | RAVENNA PRIMO PIANO 7

IL NUOVO CENTRO

L'AFFIDAMENTO
IL MINISTERO HA AFFIDATO
AL CESTHA IL CENTRO
DI CURA E LE TARTARUGHE

MARINA di Ravenna si prepara a ospitare il Centro di recupero e ospedalizzazione delle tartarughe marine. Il ministero dell' Ambiente ha infatti affidato al Centro sperimentale per la tutela degli habitat, il Cestha, il compito di prendersi cura delle tartarughe in difficoltà nelle province di Rovigo, Ferrara e Ravenna. Il Cestha sostanzialmente si occuperà della costa nord mentre Riccione, 'storico' centro di recupero, si occuperà dell' area sud della regione.

«LA NOTIZIA - spiega la coordinatrice dell' organizzazione no profit Sara Segati - ci è stata comunicata dal ministero negli ultimi giorni. Abbiamo già provveduto ad acquistare due grandi vasche da 1500 litri ciascuna e un mezzo nautico per gli interventi in mare». Il centro di recupero delle tartarughe sorge all' interno del Mercato del pesce di Marina, dove ha base il Cestha che attualmente conta su 9 biologi e vede la direzione sanitaria affidata al dottor Gianfranco Medri, della clinica veterinaria San Marco, che vanta grande esperienza nel settore avendo ricoperto in passato il ruolo di direttore sanitario dello stabulario.

Il tema del recupero delle tartarughe è molto sentito lungo la nostra costa. Il centro-alto Adriatico è una sorta di santuario delle tartarughe e ciò fa sì che sia abbastanza frequente trovare testuggini in difficoltà a causa di ami infilzati, oppure di reti da pesca che le intrappolano oppure ancora di improvvisi cali di temperatura dell' acqua marina che portano a scompensi nell' organismo animale. «Con l' apertura del centro di Marina di Ravenna - aggiunge Segati - si dimezzano i tempi di intervento sulle tartarughe in difficoltà. Fino a oggi bisognava portare questi animali feriti a Riccione, perdendo di efficacia rispetto a un intervento immediato.

Grazie alla cooperativa di pescatori La Romagnola e all' **Autorità di sistema portuale** abbiamo potuto allestire in fretta il centro ed essere praticamente già operativi».

IN un paio di anni di attività i biologi del Cestha hanno salvato 63 piccoli squali, 97 specie da catture accidentali recuperate (come ad esempio, i trigoni, cavallucci marini, granchi blu), 350mila riproduzioni immesse in mare, in particolare uova di seppia. Cestha è il primo centro recupero per la fauna ittica presente sul territorio nazionale. Si occupa infatti, grazie a uno stretto rapporto di collaborazione con gli operatori ittici, un unicum in questo settore, di recuperare gran parte delle specie considerate 'scarto' o catture accessorie, trasferendole in apposite vasche di cura e riabilitazione per procedere poi alla restituzione al mare, in seguito di specifici studi e ad attività di 'marcatura'.

Alla luce anche della nuova attività legata al recupero delle tartarughe, il centro si è dotato di un numero telefonico attivo 24 ore su 24: 351 8544072.

l. t.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Arriva l'ospedale delle tartarughe marine

Sarà allestito all'interno del Mercato del pesce di Marina di Ravenna

ECOTASSA NO ECOINCENTIVI SI

NESSUNA ECOTASSA SULLA TUA NUOVA FORD E FINO A € 5.850 DI ECOINCENTIVI.

FORD FIESTA ANTICIPO ZERO € 185 AL MESE

TAN 4,95% TAEG 7,02%

MOTORI EURO 6.2 BENZINA, DIESEL E ANCHE GPL

Emiliana Motor spa

Via Faentina 222/A, Fornace Zanetti 48124 (RA) 0544/660751
Via dell'Artigianato 2, S. Agata sul Santeramo 48020 (RA) 0545/33194

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

ECONOMIA I MEDIA ORIENTALI: «PER IL PROGETTO 'LA VIA DELLA SETA'»

«La Cina punta sul porto di Ravenna»

SECONDO quanto riferiscono i giornali cinesi sarebbero quattro i porti italiani interessati ai miliardari investimenti del governo di Pechino nel progetto 'Via della Seta': Genova, Trieste, Palermo e Ravenna. Nell'edizione di ieri il South China Morning Post, citando fonti diplomatiche, fa espressamente questi quattro nomi. Durante la visita dei prossimi giorni del presidente Xi Jinping verrà firmato un memorandum d'intesa per la partecipazione italiana all'iniziativa Nuova Via della Seta sulla base di progetti infrastrutturali nell'Eurasia. Per il porto di Genova dovrebbe essere firmato un accordo di cooperazione con la China Communications Construction Company (CCCC). Nel weekend, poi, il presidente Xi sarà a Palermo e il porto del capoluogo siciliano potrebbe essere nel mirino dei cinesi. Gli altri due porti di cui parla il South China Morning Post sono Trieste e Ravenna. Rispetto agli altri scali **marittimi** italiani, Ravenna ha il vantaggio di essere già la base europea del primo gruppo statale cinese, China Merchant Group Holding (Cmgh) al quale fa riferimento Cmit-Europe diretta da Stefano Schiavo e oggi insediata sui tre piani del Palazzo di vetro di via Romolo Gessi. A ben guardare, Ravenna è l'unica delle quattro sedi di porto citate ad avere un primario gruppo cinese già operativo dopo un investimento iniziale di 10 milioni di euro. Attualmente gli uffici ravennati di Cmit lavorano a supporto di progetti di ingegneria per la costruzione di navi per le attività oil&gas e da crociera. La capogruppo Cmgh gestisce attività in più di trenta porti nel mondo e il fatto di avere già una base in città è indubbiamente un vantaggio. Nel dicembre scorso una delegazione ravennate composta dal sindaco Michele de Pascale, dal presidente dell'AdSP Daniele Rossi, dal presidente di Sapir Riccardo Sabadini e da Schiavo è stata in visita alla sede del gruppo cinese a Hong Kong. Un primo approccio al quale potrebbe presto seguire un nuovo incontro, questa volta a Ravenna. I.t.



Il Tirreno

Livorno

intesa con la cina: romano (pd)intesa con la cina: romano (pd)

«Porto di Livorno escluso per colpa di M5s e Lega»

LIVORNO. «Il governo di Lega e Cinque Stelle si dimentica del porto di Livorno nel quadro di un nuovo e discutibile accordo con la Cina che ha tutto il sapore di una sottomissione dei nostri interessi nazionali alla potenza geopolitica di Pechino».

Non potrebbe essere più duro l' attacco che con un post sulla propria pagina Facebook Andrea Romano, deputato Pd livornese, porta al governo gialloverde in merito al fatto che, come segnalato ieri dal Tirreno, l' intesa con Pechino taglia fuori il porto di Livorno e concentra sugli scali **marittimi** di Genova e di Trieste tutta la potenza di fuoco di quell' accordo che culminerà nella firma di un "memorandum" durante la visita del leader cinese Xi Jinping.

Romano tiene a ribadire che «il governo Pd guidato da Paolo Gentiloni aveva lavorato bene per portare a Livorno una missione del colosso China Railways International e per costruire le premesse di un investimento finanziario della Touchstone Capital Partners sulle nostre banchine».

A giudizio dell' esponente dem il porto di Livorno ha «tutte le caratteristiche per essere inserito appieno in una linea di sviluppo internazionale che guarda all' Italia settentrionale e al Nord Europa»: ecco perché - afferma - «era stata inserita dal ministro Graziano Delrio nella prima versione del memorandum sulla cosiddetta "Via della Seta"».

Romano mette l' accento sul fatto che «oggi stupisce l' esclusione della nostra città dalla nuova versione del patto tra Italia e Cina, che sorprendentemente privilegia Genova e Trieste tagliando fuori il principale porto toscano da questo binario di crescita».

A giudizio del parlamentare Pd, si conferma in questa maniera che «il ministro Danilo Toninelli ha deciso colpevolmente di punire Livorno e il suo futuro economico» e che «la Lega non garantisce in alcun modo la tutela degli operatori economici che decidono di puntare sulla nostra città e sul suo porto»: spetta al Partito Democratico - mette in evidenza Romano - offrire alla portualità livornese «le ricette giuste per rilanciare lavoro e sviluppo a partire dal voto amministrativo di maggio».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Tirreno

Livorno

la guerra sulle banchine la guerra sulle banchine

L'Antitrust contro Onorato «Convenzione, alt alla proroga»

Il Garante della Concorrenza bocchia l'idea di far slittare di tre anni la scadenza dell'intesa da 72 milioni per le linee fra Sardegna e continente, incluso Livorno. Il Garante della Concorrenza bocchia l'idea di far slittare di tre anni la scadenza dell'intesa da 72 milioni per le linee fra Sardegna e continente, incluso Livorno

LIVORNO. Stavolta non è solo un attacco polemico da campagna elettorale com'era accaduto poche settimane fa con il ministro Danilo Toninelli che, in vista del voto sardo, aveva evocato l'esigenza di «mettere fine al monopolio di Tirrenia» sulle rotte da e per l'isola. È l'Antitrust a mettere nel mirino la convenzione che vale 72 milioni di euro annui di sussidi pubblici per assicurare i collegamenti Sardegna-continente: era stata sottoscritta dallo Stato nel luglio 2012 nell'ultimo giorno in cui la Tirrenia era ancora pubblica, il gruppo Onorato l'ha acquisita aggiudicandosi la privatizzazione della società fino ad allora a controllo statale.

Adesso l'Authority Garante della Concorrenza e del Mercato dice senza giri di parole che non è opportuno far slittare al 2022-23 della scadenza della convenzione (che è stata fissata alla metà del mese di luglio del prossimo anno).

IL PIANO E LA PROROGAA tal riguardo, in una delle note presenti nelle quattro pagine del pronunciamento si segnala che nella "relazione degli amministratori" sul progetto di fusione di Moby in Cin (Tirrenia) si fa riferimento al fatto che nel piano economico-finanziario figura la proroga triennale della convenzione.

Tale convenzione - viene specificato nel testo del provvedimento firmato dall'Antitrust guidato dalla presidente (facente funzione) Gabriella Muscolo - riguarda anche il porto di Livorno per quanto riguarda i collegamenti con lo scalo di Cagliari nel trasporto di merci. È questo l'unico accenno alle banchine della costa labronica: il resto ha a che vedere, sul fronte del trasporto prevalentemente di passeggeri, con le rotte fra Genova e Porto Torres, fra Genova e Olbia-Arbatax, fra Napoli e Cagliari, fra Cagliari e Palermo, fra Civitavecchia e Cagliari-Arbatax, fra Civitavecchia e Olbia, oltre alle tratte Napoli-Palermo e Termoli-Tremiti, mentre nel trasporto merci riguarda anche il collegamento Ravenna-Catania.

DUELLO CON GRIMALDIAI di là della polemica elettorale, nello scontro fra Onorato e Grimaldi che ha a Livorno il principale campo di battaglia, è da lungo tempo che Grimaldi va all'attacco contro la convenzione. La flotta di Emanuele Grimaldi sostiene che i diritti dei cittadini sardi a non restare isolati si garantiscono mettendo i soldi nelle mani non di un armatore bensì dei cittadini che così possono scegliere la compagnia che più fa al caso loro.

Il Garante ritiene che la proroga presenti parecchi problemi dal punto di vista degli standard della concorrenzialità. Dito puntato contro il processo di fusione tra Moby e Tirrenia-Cin, che nel 2012, quando è stata sottoscritta la convenzione ora in atto, erano in concorrenza e adesso invece fanno parte ambedue del medesimo gruppo armatoriale (Onorato): si tratta di una operazione che è stata sospesa in virtù dell'opposizione manifesta dai commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria perché temono che la fusione possa mettere a rischio i crediti vantati sullo Stato.

L'Antitrust, insomma, vuol spingere il ministero a esplorare la possibilità che la continuità territoriale possa essere effettuata senza sovvenzioni pubbliche e, eventualmente, solo se la verifica desse esito negativo, giungere a una nuova convenzione.

Ma per l'Agcom «sembra che uno dei presupposti per la realizzazione della fusione tra Cin e Moby sia la proroga dell'attuale scadenza della convenzione, prevista per il 18 luglio 2020, quantomeno al 2022/23».

Ma anche se lo slittamento fosse assolutamente indispensabile per tenere in piedi la società risultante dall'eventuale fusione tra Moby e Cin anche successivamente al 18 luglio 2020, tutto questo - viene puntualizzato in un passaggio-chiave - «non pare in alcun modo una circostanza che possa giustificare una deroga ai principi e dunque consentire un'eventuale proroga della convenzione».



cosa dice ONORATO Come controbatte il gruppo Onorato? Per adesso, tace o quasi. Si limita a far filtrare tramite l'agenzia Ansa una reazione ufficiosa: non si arresta l'iter della fusione tra Tirrenia Cin e Moby. Tradotto: il progetto va avanti, anche qualora non venisse prorogata la convenzione con lo Stato per i collegamenti **marittimi** tra la penisola e la Sardegna. Fonti vicine al gruppo sottolineano che la proroga al 2022-2023 non è il requisito indispensabile per fare la fusione ma semplicemente uno scenario, solo una delle ipotesi in campo.

Mauro Zucchelli BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

LA COMPAGNIA E' IL PIU' GRANDE RO-RO DEL MEDITERANEO

Onorato, ecco la Maria Grazia Il super cargo con il cuore verde

E' STATA presa in consegna dal gruppo Onorato la nuova nave Maria Grazia Onorato costruita dai cantieri tedeschi di Flensburg; con la consegna è stata anche annunciata ufficialmente la destinazione di quello che è oggi il traghetto più green e al tempo stesso il ro-ro cargo con la maggiore capacità di carico del Mediterraneo: da maggio, la Maria Grazia Onorato entrerà in linea sulla rotta Genova- Livorno-Catania-Malta, rispondendo così alla crescente domanda delle imprese di autotrasporto che, sempre più numerose, stanno imbarcando sulle navi del gruppo specie sulla direttrice strategica delle autostrade del mare dall' Alto Tirreno alla Sicilia sino a Malta.

VARATA nell' agosto scorso nei cantieri tedeschi di Flensburg, la Maria Grazia Onorato, gemella della Alf Pollak, attualmente è impegnata in un contratto di noleggio, è un concentrato di tecnologia avanzata. Abbina l' adozione di scrubber dell' ultima generazione (che consentono di abbattere il contenuto di Co2 dal 3,5 allo 0,1%) con un' eccezionale efficienza energetica garantita dall' implementazione delle norme in materia previste dalle Convenzioni Internazionali.

Ma per gli autotrasportatori italiani, ai quali il gruppo Onorato si è rivolto sin dal giorno del varo, proponendo un vero e proprio codice di comportamento, che sta positivamente distinguendo Moby e Tirrenia e che sta generando un vero e proprio rapporto di collaborazione paritetico fra compagnia di navigazione e imprese di autotrasporto, la Maria Grazia Onorato si connota in particolare per la sua eccezionale capacità di carico: 4.076 metri lineari, pari a 283 trailers.

LA MARIA Grazia Onorato irrompe nel mercato delle autostrade del mare con porto base Catania e quindi con un preciso obiettivo di marketing puntato sul mercato dell' ortofrutta e sui traffici industriali da e per la Sicilia. E proprio sull' isola il gruppo che fa capo alla famiglia Onorato, ha registrato una crescita record, schiudendo a tutte le piccole e medie imprese di autotrasporto, le porte del trasporto via mare. Non casualmente il Gruppo Onorato ha ribadito in queste ore, per voce del suo Ceo, Achille Onorato, il codice di auto-condotta che si è dato impegnandosi pubblicamente con l' autotrasporto a una collaborazione dai contenuti molto pragmatici, che ipotizzi anche la definizione di fronti comuni con le istituzioni e con le Autorità portuali in tutte le occasioni in cui debbano essere risolte situazioni o affrontati disservizi.



Il Tirreno

Livorno

Il porto del futuro 70 volte più veloce Sprint per le merci e per gli affari

È il primo in Italia ad applicare il 5G, che può essere la svolta Dialogo tra veicoli, sensori e materiali da trasportare

Mauro Zucchelli Difficile che di quel palo sulla Sponda Est della Darsena Toscana qualcuno se ne accorga: lo planteranno a settembre su una delle banchine nel cuore del **porto** di **Livorno** e, per quanto possa essere alto fino a una dozzina di metri, non è che un' altra delle tante cose nella babele di torri faro e gru: al terminal Lorenzini la Konecranes Gottwald, la gru semovente più grande d' Europa, arriva a quasi sei volte tanto; e, di fronte, in casa Tdt il braccio alzato delle attrezzature di sollevamento tocca i 78 metri, la metà se è abbassato. Senza contare che basta vedere i container impilati fino al quarto tiro ("piano") per toccare i dieci metri.

Cosa volete che sia quel palo in mezzo a questa "foresta" di acciaio? Eppure quel palo sarà un salto nell' innovazione almeno quanto, nel Rinascimento, la sagoma ottagonale della Torre del Marzocco sul lato opposto della Darsena Toscana quando qui c' erano tutt' al più alghie, muggini e arselle.

Il palo è un' antenna 5G che Ericsson ha chiesto all' Authority livornese di poter installare in **porto**: chissà se, con l' interdizione cautelare del presidente Stefano Corsini e del segretario generale Massimo Provinciali, il ciclone giudiziario che ha decapitato i vertici dell' istituzione portuale labronica (alla cui guida ora il ministro Danilo Toninelli ha temporaneamente inviato come commissario l' ammiraglio Pietro Verna) causerà qualche ritardo in questo progetto-pilota.

Sarebbe un peccato mortale, visto che il progetto della multinazionale svedese non ha uguali in nessuno scalo del Bel Paese: è la prima copertura 5G in un' area portuale italiana.

Non è solo una bandierina nella corsa al prestigio high tech. «A meno che tu non voglia vedere due film in contemporanea, il 5G non è utile tanto al tuo smartphone quanto al "dialogo" fra veicoli, sensori, materiali da trasportare e magazzini», dice Paolo Pagano, team leader del Cnit, l' alleanza fra poco meno di una quarantina di sedi nel settore telecomunicazioni, parlando del progetto che sta realizzando a **Livorno** in tandem con l' Authority. «La cella del 5G è più piccola di quella del 4G con tecnologia Lte che già conosciamo: deve garantire uno standard di risposta assai più veloce di quello di adesso, diciamo 70 volte più rapido».

Per dare qualche numero, anche se un po' a spanne: la capacità è mille volte più grande, la connettività è in grado di assicurare il collegamento di un numero di dispositivi cento volte più grande.

Con un paragone che rende bene l' idea: in un quarto di secolo, dai primi cellulari a quelli di oggi la navigazione è 40mila volte più veloce.

Un enorme numero di dispositivi collegati con un botta e risposta in tempi velocissimi.

Ecco disegnato il **porto** che verrà: qualsiasi cosa sia presente sul "palcoscenico" della banchina è in grado di "parlare" con gli altri attori-oggetti, dunque può "spiegare" cosa c' è a bordo del camion, farsi chiedere a dare risposta sulla qualità della merce nel dettaglio, indicare l' itinerario. «Attenzione, - avverte Pagano - lavoreremo su un piazzale che non movimentata merce containerizzata: la movimentazione di contenitori è meno complicata da tenere sotto occhi elettronici perché le sagome sono standard e, in qualche modo, le manovre anche. I sensori seguono i materiali fuori-sagoma, ciascuno con un proprio profilo. Anche i fork lift si muovono secondo modalità non preordinate e lo stesso vale per camion e persone. Insomma, non fingeremo un ambiente simulato o comunque semplificato: saremo dentro quel guazzabuglio che è un **porto** operando nel bailamme di un terminal sotto il segno del general cargo nella propria realtà operativa».

L' "internet delle cose" consente di scambiare un volume enorme di informazioni: solo con il 5G è possibile e dunque è un vantaggio competitivo mica da poco. Anche se far sparire i passaggi, le intermediazioni e i tempi morti cancellerà tutta una serie di figure e posti di lavoro. E tuttavia - così come in tanti altri settori dell' economia - tutta questa "velocizzazione" dovrebbe tradursi in minori costi e maggiore competitività.

Perciò più attrazione di investimenti e di traffici: sempre ammesso che i venti protezionistici non gelino l' interscambio



commerciale da un angolo all' altro del mappamondo.

Livorno fa da apripista a quel che accadrà nei porti con la nuova generazione dell' iper-connessione. Essere lì significa stare in un ventaglio dei porti ai quali guarda l' Unione Europea con la potenza di fuoco della propria dotazione di fondi: d' altronde, questo progetto-pilota non lo troviamo solo sulle banchine livornesi ma anche su quelle spagnole (Valencia), belghe (Anversa), finlandesi (Hamina Kotka) e elleniche (Il Pireo).

Importante anche perché è probabilmente qui che si decideranno metodologie-standard a livello internazionale. Un **porto** non è un' isola, vale in quanto sta in una rete logistica: logico che debba saperne parlare la "lingua", altrimenti razionalizzazione ed efficienza resta

no nel perimetro del piazzale e stop. Non è così che funziona a **Livorno**. Appena fuori dai varchi dei terminal c' è un altro progetto-pilota: forse non ancora un "figlio" del 5G sui piazzali ma perlomeno un "cugino". Anch' esso in casa Cnit e in

tandem con l' Authority livornese: riguarda i veicoli a guida autonoma. Le Google-car, anzi i Google-camion: ma in realtà questa definizione è imprecisa perché con Google si parla di brevetti privati e tecnologie proprietarie, qui invece si studiano progetti condivisi

i con una platea di un centinaio di imprese e una sfilza di istituzioni. Pensate cosa vorrebbe dire se il "dialogo" fra veicoli, sensori e terminal potesse dare al camion non solo la mappa del navigatore ma anche l' indicazione su quanta fila c' è e quando presentarsi al varco. Preparando tutto come in una sorta di "telepass" evoluto che sdogana la merce, indica dove collocare la merce con precisione, de

ttagliare il

carico, sbrigare l' iter della documentazione di viaggio...Non è tutto. L' interporto di Guasticce, a 8 chilometri, potrebbe diventare un "allungamento" della banchina con uno spazio nell' entroterra sul quale attestare i camion (o i treni)

gestendone il flusso a seconda della capacità di ricezione del terminal. Ma - spiega Pagano - questo progetto bis potrebbe andare oltre: prendere in carico il flusso dei veicoli già da lontano, fin da 200-300 chilometri dal **porto** program

mando i tempi di avvicinamento con la merce tracciata minuto per minuto. Del resto, Palazzo Rosciano, quartier generale del governo del **porto** labronico, punta da un pezzo sull' informatizzazione di flussi e processi: si pensi al Tpcs, la piattaforma che sbarazza il tavolo dalle scartoffie e accelera le procedure legate all' import-export della merce (nel 201

5 la sperimentazione, l' anno successivo il debutto operativo concreto). Bisognerebbe tornare con la memoria alla primavera di tre anni fa: con i primi 63 contenitori scaricati sulla banchina della Sponda Ovest dalla nave Frisia Helsinki di Hapag Lloyd che arrivano all' interporto di Guasticce con un canale sprint che ve

locizza lo sdoganamento grazie ai controlli completame

nti digitalizzati. Ma la storia (quasi) tutta rose e fiori si ferma qui. A fine maggio, due giorni prima del voto per il nuovo governo dell' Europa, i porti di tutto il Vecchio Continente saranno a **Livorno** in conclave per la conferenza annuale di Espo, l' associazione che li raggruppa. Non è per modo di dire che parleranno del proprio futuro:

anzi, c' è una sessione che guarderà esplicitamente all' orizzonte 2040. È curioso che **Livorno** faccia da euro-capitale eppure non vi sia traccia della propria esperienza d' avanguardia high tech, finita perfino sotto i riflettori di "Superquark" di Piero Angela come emblema del dopodomani della portualità. È curioso anche perché proprio pochi giorni fa era stato un altro pezzo d' Europa - l' Etsi, una community di operatori e decisori che si occupa di determinare gli standard comuni nelle varie attività - aveva

chiamato proprio Pagano a relazionare sul progetto del **porto** di **Livorno**. --

Il Tirreno

Livorno

LA NOMINA ALL' AUTHORITY

L' ammiraglio Verna al timone di Livorno come commissario

«Sono l' ultimo arrivato».

L' ammiraglio ispettore Pietro Verna è arrivato da pochi giorni al timone dell' Authority di Livorno-Piombino come commissario straordinario e utilizza questa battuta che parte da un fatto - la data della nomina - per dire che vuol mettersi in ascolto della comunità portuale. Il viceministro Edoardo Rixi l' ha detto chiaro: l' inchiesta che ha decapitato l' istituzione portuale nasce dalla litigiosità fra operatori, dunque Livorno ha bisogno di una fase di decantazione. Al tempo stesso, però, c' è bisogno di far marciare la privatizzazione del porto traghetti e crociere, c' è da giungere in fondo alla gara per l' affidamento dei bacini e, soprattutto, c' è da far decollare il progetto della Darsena Europa.

Risultato: la risultante del parallelogramma delle forze è il commissario-ammiraglio che cita sant' Agostino («se mi considero mi deprimo, se mi paragono mi esalto»). Parla del sistema portuale Livorno-Piombino: per il quale fa snocciolare al neo segretario facente funzione Gabriele Gargiulo i dati un 2018 record. Ma forse parla anche un po' di sé: 64 anni, due lauree e un master, capo del settore pesca al ministero delle politiche agricole ma anche numero uno degli affari giuridici al comando delle Capitanerie e revisore del ministero nella società delle autostrade friulane. In attesa che il Riesame si pronunci sulla sospensione dei vertici dell' Authority.

Porto 2000 e bacini una serie innaturale di rinvii

A Livorno certi paradossi finiscono per passare inosservati

Renato Roffi

LIVORNO Non sempre una scopa nuova toglie meglio il sudiciume (l'immagine è puramente metaforica) o, almeno, non sembra essere così per quanto riguarda le due questioni incancrenite della Porto di Livorno 2000 e dell'assegnazione dei bacini da carenaggio che l'Authority di Livorno continua da anni a mantenere insolute, per non parlare della darsena Europa.. La data del 15 Marzo 2019, faticosamente stabilita dal deposto presidente Corsini per la conclusione del travagliatissimo iter dell'alienazione delle quote di maggioranza della Porto 2000, a quasi due anni dall'aggiudicazione provvisoria, è scivolata via silenziosamente senza neppure un simulacro di comunicato, così come pure niente si è sentito a proposito della presentazione delle buste per la gara anch'essa infinita (Aprile 2015) riguardante l'assegnazione dei bacini da carenaggio. Per la Porto 2000 sarebbe previsto uno slittamento addirittura alla fine di Aprile, il che significa, quasi certamente almeno Maggio, sempre sperando che si tratti dell'anno in corso. Del resto a Livorno, dove si impiegano mesi per realizzare una rotonda spartitraffico che in Turchia viene portata a termine in una giornata, certi paradossi, con tutti i risvolti, anche economici, che si portano dietro, finiscono per passare pressoché inosservati. Se, con parecchia buona volontà, si può comprendere che il comportamento del commissario inviato in **AdSp** dal ministro Toninelli, data la sua provenienza da un'organizzazione fortemente gerarchizzata, sia improntato ad una certaprudenza, è anche vero che la data 15 Marzo, specialmente per la Porto 2000, costituiva l'esito di una serie incredibile ed assolutamente innaturale di rinvii e moratorie veramente al limite della burla. Non meno..discutibile, per chi voglia documentarsi, apparirà la complessa vicenda dei bacini che, dopo avere già subito, un poco spiegabile rinvio dopo la sofferta riapertura della gara, viene ancora differita praticamente sine die senza che l'**AdSp** si sia preoccupata di emettere alcuna comunicazione in proposito. Sia nell'un caso che nell'altro si trattava di procedimenti già svolti tutt'altro che frettolosamente. Sarebbe stato sufficiente dar loro esecuzione ponendo termine ai non chiari tira e molla che, fra l'altro, a quasi nove mesi dall'aggiudicazione definitiva della Porto 2000, hanno impedito allo Stato, di incassare dall'aggiudicatario il cospicuo importo di gara. Che dire? Oggi le previsioni sono una scienza pressoché esatta e, se il buon giorno si vede dal mattino

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there's a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and a search icon. The main content area displays the article title and a large image of a port crane. To the right, there's a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO' articles.

Porto 2000, via alla fase operativa

Vertice fra la 'Ati' e il commissario per definire le prossime tappe

ACCELERATORE schiacciato, finalmente, per l'iter della privatizzazione della gestione della Porto 2000. Il commissario governativo dell'Autorità portuale ammiraglio Verna ha avuto i contatti operativi con l'Ati Msc/Onorato, vincitrice della gara: ed è stato concordato che entro la seconda metà del prossimo mese avverrà il formale passaggio delle quote di fronte a un notaio.

Nel frattempo entro una decina di giorni al massimo sarà convocata l'assemblea degli attuali soci della Porto 2000 ovvero l'AdSP e la Camera di Commercio per approvare il bilancio consuntivo 2018. Solo ad approvazione avvenuta si potrà procedere al passaggio delle quote della spa.

DIRETTAMENTE legati alla privatizzazione della gestione della società dei traghetti e delle crociere in porto ci sono altri due temi molto importanti: l'ulteriore aumento di peso dell'AdSP nella società dell'interporto Vespucci di Guasticce, utilizzando il primo versamento da parte dell'ATI della Porto 2000; e il trasferimento del terminal calata Orlando alla radice della sponda Est della Darsena Toscana, per liberare la calata ai fini delle crociere.

Il commissario Verna ha anche conferito con Roberto Alberti, presidente del terminal calata Orlando, concordando tempi il più possibile stretti per il trasferimento, che è comunque legato anche a una serie di lavori in corso sulla sponda Est. Tutto fa ritenere che il trasferimento vero e proprio non potrà avvenire che nella prima metà dell'anno prossimo: in linea comunque con i tempi previsti dall'Ati della Porto 2000.

Incontri sul tema ci sono stati anche a livello di imprenditoria portuale e dell'associazione degli industriali, gestiti da Verna insieme al facente funzione di segretario generale Gargiulo.

PER QUANTO riguarda l'interporto Vespucci, non appena saranno disponibili i circa 10 milioni di euro provenienti dalla privatizzazione della gestione della Porto 2000, saranno riorganizzati anche i vertici, dando maggiore peso alla partecipazione dell'AdSP. Quest'ultima subentrerà almeno in parte al settore bancario, alleggerendo la quota del Monte dei Paschi e degli altri istituti che tramite la Regione oggi forniscono le garanzie finanziarie all'interporto/retroporto. Che peraltro, sotto la guida di Bino Fulceri, sta marciando verso l'attivo di bilancio e ha acquisito importanti presenze, come i nuovi magazzini del freddo che comporteranno, a regime, anche decine di nuovi posti di lavoro. Insieme all'hub per la farmaceutica, che servirà l'intera Italia centrale, il polo del freddo sarà uno dei richiami più forti per il Vespucci sul territorio.

A.F.



«Pronti per lo sbarco dei cinesi» Le Marche brindano all' accordo

Polacco, direttore Confcommercio: «Corsi di formazione e pagamento con il codice a barre per gli hotel» I collegamenti con Shanghai e Shenzhen avranno un impatto economico in regione di 57 milioni di euro

LE NUOVE ROTTE ANCONA La porta d' Oriente spalancata sul Sanzio. Ancona e il suo aeroporto si preparano a diventare l' ingresso privilegiato in Italia del turismo cinese grazie ai tre collegamenti settimanali diretti con Shanghai e Shenzhen, previsti nell' accordo bilaterale tra palazzo Raffaello ed il tour operator di Stato Cits. I viaggiatori della Repubblica popolare sono considerati il nuovo «Eldorado» del settore turistico, e se finora le Marche si sono fermate al decimo posto nella classifica nazionale delle regioni più gettonate, la situazione è destinata a cambiare. La trattativa Grazie al colpo grosso centrato dopo mesi di serrate trattative il sigillo finale al Memorandum, se tutto va secondo i piani, verrà apposto venerdì a Roma , si stima che le Marche potranno contare su circa 30mila arrivi di turisti cinesi (cifra esponenzialmente superiore ai 6.032 registrati nel 2017) e 270mila presenze l' anno. Numeri che, tradotti in impatto economico, raccontano di un beneficio diretto di 30 milioni di euro, a cui si aggiungono i 27 di indotto, generato ad esempio allo shopping del made in Italy. Un' occasione unica per far conoscere al mondo il brand Marche e rilanciare l' economia del territorio: ma la regione è pronta ad accogliere un flusso turistico e commerciale di questa portata?

Le richieste Secondo Massimiliano Polacco, direttore generale di Confcommercio Marche Centrali, ci sono tutti i presupposti per un successo perché, dal primo abboccamento di ottobre alla fiera del turismo di Rimini, sono stati fatti diligentemente tutti i compiti a casa. Al tavolo delle trattative dello scorso 10 gennaio, quando il dg della Cits, Zhang Ciun Lei, è sbarcato al Sazio per testare con mano la validità dell' infrastruttura e visitare in prima persona le bellezze che le Marche hanno da offrire, Polacco aveva avanzato subito una richiesta al potenziale nuovo partner economico: «Far restare i turisti cinesi nelle Marche per almeno tre giorni, così da ingenerare un reale riscontro. E la delegazione si era detta disponibile». In quella data che fu spartiacque nell' iter dell' accordo, la delegazione cinese, incredibile ma vero, aveva apprezzato il fatto che le Marche fossero ben collegate con Roma ed il nord Italia.

Le infrastrutture Ben collegate con Roma? «Ebbene sì. Durante l' incontro ricostruisce Polacco abbiamo fatto loro presente la situazione non proprio brillante della linea ferroviaria verso la Capitale, ma ci hanno spiegato che loro viaggiano su gomma, anche per quanto riguarda le merci, e per quel che li riguarda a strade ed autostrade siamo messi bene. Certo, potrebbero anche usare l' aereo, se mai dovessimo riuscire a ripristinare il volo su Roma». E che dire delle strutture di accoglienza? Saranno all' altezza di un turismo, quello cinese, che tutte le principali città europee si contendono? «Le strutture di qualità ci sono assicura Polacco . Prendiamo Ancona: cinque anni fa non sarebbe stata in grado di corrispondere agli standard di alta qualità richiesti dal cliente cinese, ma oggi sì e, in ogni caso, stiamo già progettando corsi di formazione ad hoc per i nostri operatori, ritagliati sul turismo cinese».

Le novità Incalza il direttore generale di Confcommercio: «Metteremo a disposizione, nelle nostre strutture alberghiere, una modalità di pagamento tramite codice a barre, che è la forma di transizione più usata in Cina. In più, ha avuto un' importante accelerazione il bando regionale per la riqualificazione delle strutture ricettive e siamo arrivati a 160 progetti finanziati su 300». Oltre alla spinta propulsiva al turismo, dall' accordo con la Cina ci si aspetta un impatto positivo anche da un punto di vista commerciale, con i benefici derivanti dai minori costi sostenuti dal tessuto dell' export manifatturiero regionale che, usufruendo delle capacità di carico dell' aereo (circa 4 tonnellate), potrebbe ridurre di circa 15/20 centesimi/Kg il costo di trasporto della merce. «Abbiamo anche già iniziato una trattativa con gli operatori del trasporto merci (agenti **marittimi** e spedizionieri) fa sapere Polacco per spostare parte dei loro flussi su questi voli».

Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Napoli

L'ADSP firma un protocollo d'intesa con Cassa Depositi e Prestiti e Comune di Napoli. Obiettivo: supportare interventi infrastrutturali

Napoli Il Gruppo Cassa depositi e prestiti e le sue società partecipate CDP Immobiliare, Fincantieri, Italgas, Snam e Terna hanno sottoscritto con il Comune di Napoli e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale un protocollo d'intesa che prevede un'azione organica integrata per lo sviluppo della città e dell'area metropolitana di Napoli. Con la firma di oggi, le società del Gruppo s'impegnano ad affiancare le Istituzioni e il tessuto produttivo attraverso le seguenti attività: supporto finanziario al Comune; supporto alle infrastrutture e al loro sviluppo; sviluppo immobiliare; supporto alle imprese. In particolare: Supporto finanziario al Comune CDP si impegna a valutare l'eventuale richiesta di rinegoziazione dei prestiti concessi in favore del Comune di Napoli, al fine di liberare velocemente risorse finanziarie da destinare all'estinzione anticipata di contratti derivati e alla realizzazione di investimenti a supporto del territorio. Supporto alle infrastrutture CDP e le società partecipate aderenti al Protocollo valutano di mettere a disposizione di Comune e AdSP Mar Tirreno Centrale i mezzi e le competenze necessarie per favorire lo sviluppo delle infrastrutture, fra cui: knowhow tecnico e capacità di progettazione di interventi infrastrutturali; finanziamenti a favore di soggetti privati per la realizzazione di operazioni di interesse pubblico; servizi di assistenza e consulenza nell'attuazione degli interventi infrastrutturali. Gli ambiti d'intervento sono: la mobilità urbana per lo sviluppo di infrastrutture a supporto della mobilità sostenibile a gas naturale e biometano; lo sviluppo delle aree portuali, al fine di valutare la realizzazione di infrastrutture per la riduzione delle emissioni inquinanti nell'area portuale ed il potenziamento delle infrastrutture navalmeccaniche in concessione nell'area di Castellammare di Stabia; le reti di connessione, a sostegno di interventi per migliorare la qualità dei servizi di distribuzione gas e di trasmissione della rete elettrica; la transizione energetica, al fine di valutare la realizzazione di infrastrutture mirate alla riqualificazione energetica nell'ambito di progetti di recupero di quartieri o aree urbane. Immobiliare CDP Immobiliare è disponibile a supportare il Comune di Napoli nella valorizzazione del patrimonio immobiliare del Comune e a favorire l'avvio di programmi di rigenerazione urbana. A questo proposito, CDP Immobiliare s'impegna a sviluppare il progetto di riqualificazione dell'ex Manifattura Tabacchi di via Galileo Ferraris con investimenti iniziali pari a circa 60 milioni di euro. Il progetto di valorizzazione che punta a garantire un nuovo ambito urbano nella zona orientale di Napoli comprende importanti opere di urbanizzazione per la Città oltre alla realizzazione di una caserma dei Carabinieri, importante presidio di legalità in un contesto urbano sensibile sotto il profilo della sicurezza pubblica. Nell'ambito della valorizzazione della Manifattura Tabacchi CDP Immobiliare individuerà inoltre un immobile idoneo a sviluppare iniziative nel campo della formazione, compresa una «Academy» volta ad indirizzare e formare figure e competenze professionali, anche in collaborazione con le società partecipate dal Gruppo CDP. CDP Immobiliare, il Comune di Napoli e l'AdSP Mar Tirreno Centrale si impegnano inoltre a collaborare all'elaborazione di studi e proposte progettuali relativamente ai seguenti immobili: complesso monumentale dell'Albergo dei Poveri; complesso immobiliare storico termale Parco delle Terme di Agnano; ex Magazzini Generali. Supporto alle Imprese Al fine di supportare il tessuto imprenditoriale e favorirne l'accesso al credito, CDP si impegna a valutare l'attivazione di strumenti di garanzia anche di portafoglio a favore delle Pmi e a promuovere canali alternativi di finanziamento anche mediante operazioni di cartolarizzazioni, assistite da garanzie a valere su risorse pubbliche, sia nazionali che comunitarie. Per potenziare il supporto al tessuto imprenditoriale e rafforzare la collaborazione con le istituzioni locali, CDP si impegna a valutare inoltre il potenziamento della propria sede già presente nella città di Napoli. Il Protocollo per la della Città di Napoli costituisce un passo rilevante a supporto del Territorio da parte del Gruppo CDP e conferma dopo l'azione a favore della Città di Genova avviata dallo scorso novembre l'impegno previsto dal Piano industriale di favorire lo sviluppo economico e sociale anche sulla base delle specifiche esigenze e necessità delle diverse comunità locali, vera e propria spina dorsale del Paese.



«L' intesa può essere virtuosa se coinvolgerà i porti pugliesi»

L' accademica illustra luci e ombre di una sinergia che offre «opportunità» per il Sud

BARI. Angela Stefania Bergantino è professore ordinario di Economia applicata dell' Università di Bari e presidente della Società italiana di economia dei trasporti. Cosa potrebbe significare la Nuova Via della Seta per la Puglia? Parliamo solo di benefici o c' è anche un rovescio della medaglia?

«La Nuova Via della Seta potrebbe certo rappresentare per la Puglia un' occasione di sviluppo e adeguamento delle infrastrutture. "Potrebbe" nel senso che per quanto è per ora noto, nessun porto meridionale è considerato tappa di questo potenziale itinerario infrastrutturale. Quindi prima di considerare i benefici o gli eventuali costi, di qualsiasi ordine, bisogna vedere se i porti della Puglia saranno compresi o meno nel progetto. Certo, la Puglia si colloca in una posizione strategica nell' itinerario della via della Seta verso l' Europa come l' interesse dei Cinesi per il Pireo e l' Adriatico dimostra».

Le sembra che la Regione Puglia si stia muovendo in maniera coordinata ed efficace per salire a bordo di questo treno? Secondo lei, cosa si dovrebbe fare nel concreto? O i giochi sono già decisi altrove?

«La One Belt One Road (Obor) Initiative è un progetto che vede coinvolti gli Stati prima che le regioni. Penso che in questa fase lo spazio di manovra delle regioni sia ancora considerevolmente limitato. Bisogna prima di tutto concretizzare il quadro generale in cui si collocheranno le iniziative della Obor in Italia, anche se, un certo attivismo da parte di Enti e Istituzioni locali è alla base dell' accelerazione che hanno avuto, in questi ultimi mesi, i rapporti tra il governo italiano e quello cinese».

Le realtà di Trieste e Taranto hanno in comune solo la prima lettera. Pregi e difetti dei due porti?

«Direi pregi del porto di Trieste, estremamente dinamico in questi ultimi anni, e potenzialità del porto di Taranto... Basta avere in mente una carta d' Italia per capire come Trieste sia immediatamente collegata e collegabile al centro Europa, che è il vero obiettivo dei rapporti commerciali cinesi, e invece le merci che dovessero arrivare a Taranto dovrebbero risalire la Penisola. Trieste ha, certo, un vantaggio comparato rispetto a Taranto, ma ciò non toglie che anche Taranto può giocare le sue carte».

Il porto di Taranto, dopo tutti questi anni, stenta ancora ad integrarsi nella rete dei trasporti. Come mai? È più colpa della burocrazia o della politica?

«Le colpe vengono da lontano. È tanti anni, anzi decenni, che il Paese non ha una politica industriale, e il primo a farne le spese, per la complessità della sua situazione e per la sua arretratezza, è stato ed è il Sud. Il deficit infrastrutturale dei porti meridionali e pugliesi, poco o per nulla collegati a reti ferroviarie e autostradali specie per quanto riguarda i collegamenti dell' ultimo miglio, non è che il sintomo di questa mancanza di programmazione e politica generale. Dopo, naturalmente ci sono singole responsabilità, che non sta a me evidenziare».

Il porto di Taranto rappresenta un' occasione persa o una scommessa ancora di giocare?

«Una scommessa ancora da giocare. Il recente contratto che affida a Yilport la gestione del **Molo** Polisettoriale apre delle prospettive che, dopo l' abbandono di Evergreen, sembravano perse. Bisogna riconoscere che, finalmente, il motore si è riacceso.

Sul porto di Taranto pesano, naturalmente, tutte le incertezze che incidono sulla città, sul suo sviluppo economico, sul suo futuro...».

L' alta velocità delle merci e dei passeggeri al Sud potrebbe cambiare il futuro della nostra Regione. Invece...



«L' alta velocità non va considerata come una risorsa settoriale. È la rete, il sistema dell' alta velocità nel suo complesso che costituisce un vantaggio. Il tutto vale più della somma delle singole parti, o tratte. Per questo il Sud e la Puglia non possono restare fuori da un progetto complessivo di modernizzazione del trasporto su rotaia. Anche se i suoi tempi di realizzazione saranno pluridecennali. In questo tipo di infrastrutture i benefici non possono che essere considerati su tempi lunghissimi e all' interno di una analisi di sistema. Studi realizzati con il mio coordinamento scientifico dal Dipartimento di Economia, management e Diritto dell' impresa dimostrano i vantaggi per tutta la regione che potrebbero derivare dall' introduzione di servizi di "alta velocità" per i passeggeri. Il recente completamente dell' upgrade della dorsale adriatica per il trasporto in treno di semirimorchi, con profilo fino a quattro metri di altezza (high cube e l' adeguamento del profilo della sagoma limite allo standard europeo "Pc80"), rappresenta un passaggio fondamentale per l' accessibilità all' Europa delle merci pugliesi e per un trasporto più sostenibile, sia economicamente, grazie alle economie di scala che si generano, sia in termini ambientali (riallocazione modale di oltre 7mila mezzi pesanti che passano al ferro)».

Cosa manca alla Puglia - parlando di trasporti - per diventare il centro del Mediterraneo e non restare il confine dell' Europa meridionale?

«Uno spazio articolato come il Mediterraneo non ha mai avuto, nei 4000 anni di storia che conosciamo, un unico centro. La sua caratteristica, anzi il suo carattere saliente, è sempre stato il policentrismo.

La Puglia ha grandi possibilità di integrazione tra i vari modi del trasporto (ferrovie, strade, aeroporti). Si tratta di programmare intelligentemente il suo futuro: riuscirà a farlo la classe politica? Riusciranno a dialogare i gestori delle infrastrutture e gli operatori e fornitori di servizi?».

Il porto di Bari rientra in un progetto pilota 5G che rivoluzionerà anche la rete dei trasporti. Come cambierà lo scenario tecnologico?

«Conosco il progetto per quanto riguarda il sistema del porto di Bari e posso dire che si tratta di un progetto molto interessante che è già oggetto di studio all' estero. Mi sembra l' impostazione giusta: non aggiornarsi all' esistente ma prevedere il futuro. Su questa strategia la governance dello scalo del Levante ha sempre puntato».

Ci sono più luci o più ombre su questa iniziativa?

«La Nuova Via della Seta è un progetto del tutto nuovo. Non si è mai visto uno Stato, anzi una potenza globale, investire in un progetto di questo tipo su scala planetaria. Il fatto che il promotore di tale progetto, e plausibilmente il maggior beneficiario, sia un Paese con le contraddizioni politiche e sociali della Cina genera, comprensibilmente, incertezze e dubbi. Se potrà essere o meno un' opportunità per la Puglia lo si vedrà molto presto, considerando i contenuti del Memorandum of understanding che sarà firmato e gli accordi che ne discenderanno immediatamente».

Scarpe di marca contraffatte Sequestrate diecimila paia

Ennesimo sequestro nel porto di Brindisi di capi sportivi. In questa occasione - le ultime avevano riguardato felpe e maglie della nazionale di calcio è stato bloccato un carico con oltre diecimila scarpe contraffatte recanti una famosa griffe di moda.

Continua senza sosta l'attività di contrasto alla contraffazione di marchi di note griffe di moda nel porto di Brindisi.

Nell'ambito dei potenziati servizi di vigilanza operati nell'area doganale del Varco Costa Morena e degli altri punti di approdo delle navi, finalizzati alla tutela delle regole del mercato e della sicurezza dei consumatori, i finanziari della locale Compagnia della Guardia di finanza, insieme con i funzionari dell'Agenzia delle Dogane, nel fine settimana hanno intercettato un altro considerevole carico di merce contraffatta a bordo di un autoarticolato sbarcato da una motonave proveniente dalla Grecia.

L'attività di controllo ha permesso di individuare un carico di 10.824 scarpe sportive contraffatte riconducibile al marchio «Fila» - del tutto simili al modello Disruptor - come confermato dai periti della casa titolare del marchio.

«La merce - sospettano gli investigatori - sarebbe stata presumibilmente poi ceduta a soggetti che, alimentando il mercato del falso e l'abusivismo commerciale, avrebbero apposto artigianalmente i loghi del marchio della nota azienda italiana dedicata alla produzione e commercializzazione di calzature e abbigliamento sportivo».

Sono in corso accertamenti finalizzati ad accertare l'esistenza e l'effettiva operatività delle imprese che figurano nella documentazione di scorta esibita, rispettivamente una società greca come importatore e una società spagnola come destinatario della merce contraffatta.

Al termine delle operazioni di polizia economico finanziaria, i finanziari ed i funzionari doganali hanno proceduto al sequestro penale della merce per violazione dell'articolo 474 c.p. (introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi) mentre il conducente del mezzo (M.M., cittadino di nazionalità bulgara di anni 51) è stato denunciato a piede libero alla locale Procura della Repubblica, alla quale è stata segnalata anche l'azienda importatrice, che secondo sommarie dichiarazioni avrebbe sede in Spagna.

In tale contesto, qualora i capi di abbigliamento fossero stati immessi sul mercato, avrebbero potuto indurre in errore l'acquirente sulla genuinità dell'origine italiana del prodotto. Le operazioni condotte con carattere di sistematicità nel settore del contrasto al commercio di prodotti non genuini, manifestano il costante interesse degli organi preposti al controllo alla tutela del libero mercato e del lavoro delle imprese che rispettano le regole.



Dopo magliette e giocattoli sequestrate pure le scarpe

SALVATORE MORELLI

Si chiamano Disruptor, sono delle scarpe sportive prodotte dall'azienda italiana Fila e molto in voga tra i giovani che spendono mediamente 70/80 euro per calzarle. Nei giorni scorsi a Costa Morena ne sono arrivate 10.824 paia, decisamente false e ben stipate all'interno di un Tir arrivato dalla Grecia con un traghetto.

Che le scarpe erano taroccate l'hanno confermato i periti della casa titolare del marchio. Al termine del controllo, i finanziari ed i funzionari doganali hanno proceduto al sequestro penale della merce per introduzione nello Stato italiano e commercio di prodotti con segni falsi, denunciando a piede libero alla Procura della Repubblica di **Brindisi** il conducente dell'autoarticolato, il 51 M.M., di nazionalità bulgara. Segnalata anche la società destinataria della merce contraffatta, con sede in Spagna.

Sono inoltre in corso ulteriori accertamenti per cercare di accertare l'esistenza e l'effettiva operatività delle imprese che figurano nella documentazione esibita durante il controllo, tra cui una società greca. La storia è sempre la stessa, anche il tragitto che seguono scarpe, borse, portafogli, t-shirt e abiti di ogni genere che presentano i loghi falsi di noti brand commerciali: dal sud est asiatico fino alla Turchia e da qui verso la Bulgaria ed infine la Grecia prima di tentare il passaggio in Italia, attraverso traghetti che arrivano dai porti di Igoumenitsa e Patrasso. Forse non attrezzati di sofisticati apparecchi di monitoraggio dei Tir o con personale poco attento a quello che s'imbarca verso il **porto di Brindisi**, dove continua senza sosta un'attività di contrasto alla contraffazione di marchi di note griffe, attraverso dei potenziati servizi di vigilanza operati nell'area doganale del varco Costa Morena e di altri punti di approdo delle navi, finalizzati alla tutela delle regole del mercato e della sicurezza dei consumatori. Ebbene, i cinque sequestri effettuati dai doganieri in meno di due settimane fanno registrare un vero dato da record nel nostro **porto**: sono più di 100mila i prodotti sequestrati. Tutto ha avuto inizio il 6 marzo con il sequestro di 29mila paia di scarpe false a marchio Nike, Converse, Martin Pescatore e Artigli Collection: 12.504 scarpe con i marchi Nike e Converse e 16.688 scarpe con i marchi Martin Pescatore e Artigli Collection.

Il Tir che viene bloccato è di nazionalità bulgara, ma nemmeno un caso: pochi giorni dopo è sempre un Tir con targa magiara a non passare indenne ai controlli con 49.510 giocattoli contraffatti a marchio Walt Disney e 2.556 accessori per la casa: 828 cartoni contenenti in totale 52.066 pezzi senza alcuna marcatura CE (Comunità europea) e privi di ogni sicurezza verso gli acquirenti.

Anche per questo carico sarà una perizia tecnica fornita da un incarico della famosa casa americana di giocattoli a dichiarare che quel carico era completamente falso. Infine, ci sarà il doppio colpo delle felpe e delle magliette con il logo della nazionale italiana di calcio, di proprietà del Coni: 3.250 felpe importate da un cittadino cinese e 21mila magliette falsificate e Made in China.

L'AFFAIRE DEL "TAROCCO"
BRINDISI CRONACA

Dopo magliette e giocattoli sequestrate pure le scarpe

Bloccate al porto quasi 11 mila paia di prodotti "Fila"

di Salvatore MORELLI

Costa Morena è di nuovo il teatro di un sequestro. In questo caso, però, non si tratta di magliette o di giocattoli, ma di scarpe. Sono 10.824 paia di scarpe sportive prodotte dalla Fila, un'azienda italiana, che sono state sequestrate al porto di Brindisi. I prodotti sono stati trovati all'interno di un Tir arrivato dalla Grecia con un traghetto. I funzionari doganali e i periti della casa titolare del marchio hanno confermato che si tratta di scarpe contraffatte. Al termine del controllo, i finanziari ed i funzionari doganali hanno proceduto al sequestro penale della merce per introduzione nello Stato italiano e commercio di prodotti con segni falsi, denunciando a piede libero alla Procura della Repubblica di Brindisi il conducente dell'autoarticolato, il 51 M.M., di nazionalità bulgara. Segnalata anche la società destinataria della merce contraffatta, con sede in Spagna.

Sono inoltre in corso ulteriori accertamenti per cercare di accertare l'esistenza e l'effettiva operatività delle imprese che figurano nella documentazione esibita durante il controllo, tra cui una società greca. La storia è sempre la stessa, anche il tragitto che seguono scarpe, borse, portafogli, t-shirt e abiti di ogni genere che presentano i loghi falsi di noti brand commerciali: dal sud est asiatico fino alla Turchia e da qui verso la Bulgaria ed infine la Grecia prima di tentare il passaggio in Italia, attraverso traghetti che arrivano dai porti di Igoumenitsa e Patrasso. Forse non attrezzati di sofisticati apparecchi di monitoraggio dei Tir o con personale poco attento a quello che s'imbarca verso il porto di Brindisi, dove continua senza sosta un'attività di contrasto alla contraffazione di marchi di note griffe, attraverso dei potenziati servizi di vigilanza operati nell'area doganale del varco Costa Morena e di altri punti di approdo delle navi, finalizzati alla tutela delle regole del mercato e della sicurezza dei consumatori. Ebbene, i cinque sequestri effettuati dai doganieri in meno di due settimane fanno registrare un vero dato da record nel nostro porto: sono più di 100mila i prodotti sequestrati. Tutto ha avuto inizio il 6 marzo con il sequestro di 29mila paia di scarpe false a marchio Nike, Converse, Martin Pescatore e Artigli Collection: 12.504 scarpe con i marchi Nike e Converse e 16.688 scarpe con i marchi Martin Pescatore e Artigli Collection.

Il Tir che viene bloccato è di nazionalità bulgara, ma nemmeno un caso: pochi giorni dopo è sempre un Tir con targa magiara a non passare indenne ai controlli con 49.510 giocattoli contraffatti a marchio Walt Disney e 2.556 accessori per la casa: 828 cartoni contenenti in totale 52.066 pezzi senza alcuna marcatura CE (Comunità europea) e privi di ogni sicurezza verso gli acquirenti.

Anche per questo carico sarà una perizia tecnica fornita da un incarico della famosa casa americana di giocattoli a dichiarare che quel carico era completamente falso. Infine, ci sarà il doppio colpo delle felpe e delle magliette con il logo della nazionale italiana di calcio, di proprietà del Coni: 3.250 felpe importate da un cittadino cinese e 21mila magliette falsificate e Made in China.

LA SPERITA
La polizia ha sequestrato un uomo di 27 anni mentre lasciava l'abitacolo in partenza alla Comanda Spaccia la droga con una pallina verde

IL TRUFFATORE
In molti si mettono al volante senza mai avere conseguito l'abilitazione, rischiando nel peggiore dei casi arresto e condanna dell'auto

Sempre più diffusa la guida senza patente: in 70 beccati tra il 2018 e l'inizio del 2019

La Marina investe sulla città di Taranto

L'amm. Vitiello: «Aperti cantieri per milioni di euro di lavori»

Dalla sua scrivania, al primo piano del palazzo della Marina, sul traguardo di corso due Mari, si vede lo Jonio. Non il vasto blu a perdita d'occhio, impresso nei ricordi di tante navigazioni, ma un quadro perfetto, una immagine da cartolina malinconica ed evocativa.

È il luogo che nel cuore di ogni marinaio rappresenta casa. Lo spicchio di Mar Grande è chiuso in un abbraccio accogliente: da un lato il torrione principale del castello aragonese, dall'altro il monumento al marinaio.

L'ammiraglio di divisione Salvatore Vitiello, dal novembre del 2017 numero uno di Marina Sud, ogni mattina trae da quel panorama ispirazione per il suo lavoro. «Non ho mai fatto mistero - dice -, io sono sinceramente innamorato di Taranto». Prova ne è il numero degli eventi organizzati in un solo anno a cui la Marina ha concesso il castello aragonese. «Viaggiamo sull'ordine delle 80 manifestazioni».

L'imprimatur di Vitiello è stato quello dell'apertura alla città. I risultati, nel giro di poco più di un anno, sono stati e sono entusiasmanti.

Quell'amore è stato ricambiato.

«A marzo scorso - spiega l'ammiraglio -, quando abbiamo celebrato il 60 anniversario del ponte girevole, con l'attraversamento del caccia Andrea Doria sono stato colpito dall'entusiasmo della gente. È come se i tarantini avessero riscoperto la bellezza di questo posto che rimane uno degli scorci più belli del nostro bel Paese».

A fine marzo le Giornate del Fai di primavera.

Quest'anno con un senso di maggior soddisfazione, visto che il castello è tra i monumenti più votati «Luoghi del cuore» d'Italia.

«È stata un'enorme soddisfazione apprendere che il castello si è classificato al decimo posto a livello nazionale e primo in Puglia in quel concorso. È stato il giusto riconoscimento alla Marina e al personale che se ne prende cura con così tanta attenzione da oltre un secolo, da fine '800 quando fu salvato dalla demolizione e ci fu affidato dal Ministero della difesa».

In questi giorni sono in corso i lavori di ristrutturazione dell'ala sud del castello. Ma non solo. La Marina si conferma come una importante stazione appaltante per la città.

Milioni euro sono stati investiti per la manutenzione e il riammodernamento di importanti strutture militari.

«Taranto in queste settimane è un grande cantiere, in effetti. A parte la ristrutturazione dell'ala sud del castello, che prosegue sotto l'occhio vigile dell'ammiraglio Ricci, la Marina ha avviato, con fondi interni, una serie di lavorazioni per migliorare l'efficienza dei montanti del ponte girevole. Da circa un mese, inoltre, sono cominciati i lavori di ristrutturazione della caserma «Mezzacapo». Per noi è un importante luogo di lavoro, oltre che un edificio storico della città. Capitolo a parte poi merita l'**Arsenale**. All'interno di quelle mura spiega l'ammiraglio Vitiello -, è davvero tutto un cantiere. Squadre di tecnici stanno lavorando alla messa a nuovo della seconda Officina Polifunzionale. Sono in piedi le opere di adeguamento del bacino Ferrati, tra i più grandi in Europa, per preparare la struttura ad accogliere le lavorazioni della portaerei Cavour. La nave è previsto che vada a secco alla fine dell'estate e non manca tanto tempo. Attualmente ci sono tante navi in manutenzione. Le banchine sono tutte al lavoro. Lo stabilimento tarantino, con le maestranze e anche grazie alle imprese dell'indotto, sta portando avanti grandi ed importanti commesse che avranno ricadute significative a livello economico sulla città».

L'ammiraglio Vitiello sta scrivendo una nuova pagina nel rapporto tra la Marina e la città.

«Devo confessarle, come ho già detto, che sono molto innamorato di Taranto, una città che considero fortunata per la sua posizione unica al centro del Mediterraneo. E considero il castello, il canale navigabile e il ponte girevole il biglietto da visita della città e per tale ragione dal primo giorno, mi sono prodigato per la manutenzione e la cura di ogni suo angolo».

Accanto alla cura delle cose, c'è quella dei rapporti con le altre istituzioni della città e con gli operatori sociali e culturali. «Considero il Castello Aragonese, il monumento simbolo della città di Taranto, appartenente a tutti i tarantini,



è per tale ragione che di buon grado spesso accettiamo di offrirlo come teatro di importanti manifestazioni culturali, scientifici, artistici e di solidarietà. Vedere il Castello sempre più coinvolto in manifestazioni musicali, penso al Medimex, ma anche manifestazioni sportive (Campionati nazionali di Voga, Campionati Nazionali Universitari di canottaggio, la boxe), manifestazioni culturali di grande spessore (come la Fiera della Letteratura del mare, la settimana europea del mare della Fondazione Michelagnoli, il Convegno sulla Magna Grecia). Abbiamo ospitato circa 80 eventi, molti dei quali hanno avuto come protagonista il mare, la marittimità e la cultura del mare».

Castello che, oltre agli eventi culturali, ha portato Hollywood a Taranto.

«Dopo averlo visitato a giugno scorso, il regista Michael Bay lo ha voluto come uno dei luoghi del suo film in produzione; e i tarantini e i numerosi turisti attratti dai suoi ciak hanno potuto ammirare il "Kismet", uno degli yacht più grandi e più lussuosi al mondo, ormeggiato per giorni proprio di fronte al castello. E pochi giorni dopo, sempre a quella banchina abbiamo ospitato il veliero di Natuzzi "Antonisa" una grande e bella barca a vela, che ha partecipato al defilamento in mare in occasione del Trofeo del Mare».

A proposito di Trofeo del mare, la manifestazione sta contribuendo ad avvicinare i giovani agli sport di mare. «Era quello che ci eravamo prefissati. A ottobre ci cimenteremo nella terza edizione del Trofeo del Mare, la cui regia è della Marina Militare, ma è svolto grazie alla collaborazione con federazioni sportive, istituti scolastici, associazioni, sponsor. Una manifestazione che coinvolge circa 500 giovani di quasi venti istituti scolastici superiori della provincia di Taranto, con la finalità di avvicinarli al mare attraverso la pratica di 6 discipline sportive legate al mare. Ogni anno se ne aggiunge una, quest' anno toccherà al nuoto, con la speranza che Taranto riparta dal mare, dove si specchia tutto il suo passato e - si spera - ci sono le basi per il suo futuro».

Befreest lancia il transit point per fermare i mezzi a gasolio

L'idea di Cerino: «In città vecchia e borgo la consegna dei prodotti attraverso i veicoli a emissioni 0 di Co2»

FRANCESCA RANA

Piattaforme di interscambio tra mezzi inquinanti ed ecologici, in città vecchia e borgo e transit point saranno le imminenti proposte di Befreest al tavolo sull'innovazione di Dpp, Dove provare è possibile, incontri di pianificazione urbanistica partecipata, domani al Teatro Fusco, alle 18.

L'animatore sarà Fabio Cerino, l'amministratore unico o ceo di questa startup innovativa, quasi al settimo mese di vita: «Nasciamo con l'obiettivo di rendere possibile l'autonomia energetica di siti attaccati alla rete e non, attraverso l'uso di fonti rinnovabili ed uno stoccaggio energetico tramite l'idrogeno. Siamo una società giovane - racconta - però abbiamo 28 anni e 23 di esperienza. Ci sentiamo startupperi. Abbiamo un'idea precisa l'individuazione di due aree pilota. Il modello prevede di far parcheggiare i mezzi al gasolio e scaricare le forniture di latte, mozzarelle, merci, in un punto. Il fabbisogno giornaliero verrebbe smistato con veicoli elettrici o ad idrogeno nell'esercizio commerciale. Si potrebbe modificare la distribuzione nell'ultimo km. La città vecchia può portare l'innovazione e la rivoluzione nell'intera città. Se la sperimentazione funziona e viene accettata, può essere replicabile ovunque e sarebbe esportabile in tutto il mondo.

I transit point esistenti in centri intermodali ed interporti sono relegati a sistemi di convenienza nella distribuzione e nel costo al km di un pacco. Bisogna invece guardare ad ambiente ed effetti. Tutto deve avere l'impronta di emissione di carbonio pari a zero».

Si occupano di gestione e controllo di energia prodotta, consumata, stoccata, ed hanno lo scopo di mettere insieme le tecnologie disponibili, migliorarle, farle lavorare nella logica di minori emissioni di Co2, in aree rurali, isole minori, condomini diffusi, grandi parcheggi, trasformati metaforicamente in filtri tra mezzi inquinanti ed ecologici: «Quando c'è produzione di energia con le fonti rinnovabili, in alcuni momenti è maggiore del fabbisogno energetico e viene dispersa. Lo stoccaggio serve a conservare l'energia elettrica prodotta.

Viene successivamente restituita attraverso i macchinari».

Hanno in linea progetti di ricerca sul miglioramento di apparecchiature usate nella produzione di energia con il processo di elettrolisi: «Tutto accade a km zero. Non abbiamo bisogno di reti di distribuzione ed è la soluzione energetica in alcuni ambienti e territori. In corso di sviluppo, abbiamo il capitolato di un progetto di ricerca sul miglioramento di efficienza e capacità di produrre idrogeno a costi più bassi. Lo abbiamo scritto con partner privati e stiamo avviando incontri, attività di verifica sulla parte scientifica, interlocuzioni con università italiane».

In parallelo, continuano a lavorare ad un altro progetto sul gas radon: «Ad aprile, in convenzione, dopo la caratterizzazione, andremo ad installare il sistema ed a verificare l'efficacia. Ringrazio il Comune di Grottaglie, perché ha colto l'opportunità di verifica negli spazi comunali. Il rilevamento misurerà costantemente in tempo reale la concentrazione di gas radon, Co2, composti volatili organici, temperatura, pressione, umidità in ambienti chiusi. Consentirà di mettere in moto sistemi di ventilazione e cambiare l'aria, quando i parametri superano le soglie critiche. La soluzione permette di governare il sistema ed avere un'aria eccellente. Il progetto di sperimentazione è tutto nostro».

A Taranto, sarebbe semplice costituire una startup, più difficile è interloquire con gli investitori e si confida nel Balab al porto di Taranto ed in un nuovo innovation hub.



L'Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Ancora incertezza sul futuro del porto di Gioia Tauro

Mentre Contship Italia è sempre più orientata all'intermodale, Msc cerca sinergia con Bettolo

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il pressing del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, ha spinto Contship Italia a annunciare la propria uscita dal terminal Medcenter container terminal (Mct) di Gioia Tauro. Contship ha a confermato di essere in trattativa con Msc, con cui condivide le quote del terminal, per cedergli la propria metà. L'uscita di Contship da Gioia Tauro va in direzione di una focalizzazione del gruppo verso l'intera catena logistica all'insegna del principio che l'attività di un porto non è più soltanto confinata all'interno del porto stesso. In questo senso Gioia Tauro sembra avere deluso le aspettative della numero uno Cecilia Battistello, che sperava in uno sviluppo dei collegamenti stradali e ferroviari con il Nord, per fare del terminal anche una destinazione finale per il traffico marittimo. d'altra parte, Contship, che quest'anno festeggerà i 50 anni di attività, nasce nel 1969 con una vocazione intermodale, trasportando componenti di automobili Fiat da Torino allo stabilimento di Casablanca, via porto di Marsiglia, con navi da 80 teu. Per quanto riguarda invece i progetti di Msc, l'eventuale acquisizione delle quote di Contship o anche semplicemente il mantenimento di quelle attuali, con l'impegno a investire 120 milioni di euro nella modernizzazione del terminal, vanno di conserva con la realizzazione di una presenza stabile a Genova, dove aspetta di avviare l'attività al futuro terminal container di calata Bettolo. Un'opera che a sua volta è legata alla realizzazione della nuova diga foranea genovese. A rendere più complesso il quadro è intervenuta una cordata di operatori locali di Reggio Calabria, che ha dichiarato il proprio interesse a acquisire la quota di Contship. Intanto il destino di Gioia Tauro si intreccia con quello degli altri porti di transhipment italiani. A Taranto è attesa alla fine del mese di marzo l'assegnazione dell'exhub Tct al gruppo turco Yilport. Non è però ancora chiaro quale spazio avrà il transhipment nel progetto turco. A Cagliari invece il traffico container è in stallo e cresce il malumore. La geografia portuale del Tirreno meridionale, insomma, è in una fase di profonda trasformazione. L'epicentro del cambiamento è il porto di Gioia Tauro, dove il terminalista storico, Contship Italia, è destinato a uscire di scena per lasciare il campo, probabilmente all'attuale socio, Msc. Ma negli stessi giorni in cui il ministro Danilo Toninelli spingeva perché si trovasse una soluzione alla crisi dello scalo calabrese, segnali preoccupanti sono arrivati anche da Cagliari, dove la Uiltrasporti ha chiesto un ridimensionamento del terminal container, sempre parte della galassia Contship. Dopo la scomparsa di Taranto dalle mappe del transhipment, con l'uscita di scena nel 2016 del duo Hutchison PortsEvergreen, Gioia Tauro e Cagliari sono rimasti gli unici hub di trasbordo italiani, ma con traffici fortemente ridimensionati. Pesa la forte crescita di altre realtà mediterranee come Valencia, che nel 2018 è stato il primo scalo dell'area a superare i 5 milioni di teu, Tanger Med, impegnato nella seconda fase di sviluppo che porterà lo scalo a 8,5 milioni di teu di capacità, e il Pireo, schizzato a oltre 3 milioni di teu movimentati dopo essere stato acquistato dal gruppo statale cinese Cosco. In questo contesto, è proprio la Cina la maggiore incognita. L'ennesimo travaglio degli hub tirrenici arriva infatti in coincidenza con la visita in Italia del presidente cinese, Xi Jinping. Il presidente visiterà anche il porto di Palermo e questo ha riportato agli onori delle cronache quello che sembrava soprattutto un esercizio accademico, ossia il progetto di un nuovo terminal da 16 milioni di teu proprio nello scalo siciliano, presentato da Eurispes nel luglio 2018. C'è davvero un interesse cinese per questo scalo? L'ipotesi più concreta riguarda un interesse per gli spazi di Termini Imerese dedicati alle auto nuove. Ma i possibili investimenti cinesi sono soprattutto un tormentone per il mondo portuale italiano, visto che di concreto, da Venezia a Trieste a Genova, per adesso si è visto poco. L'unico fatto certo è la partecipazione di minoranza nel terminal di Vado Ligure, da parte di Cosco e Qingdao Port, accanto a Apm Terminals.

Poco meno di due settimane per la manifestazione di interesse sui silos del Rinascita

Restano ancora 12 giorni per presentare una manifestazione di interesse per la riconversione dei silos del Molo Rinascita nel Porto di Cagliari. Così come indicato nell'avviso pubblicato il 14 febbraio sull'albo pretorio telematico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, è previsto per il prossimo 31 marzo, alle 12, il termine ultimo per la presentazione di eventuali proposte tecniche e commerciali per dare una nuova veste e funzionalità al complesso industriale ubicato nel cuore del porto storico del capoluogo. Una procedura pubblica, quella dell'**AdSP**, volta a verificare e stimolare l'interesse degli operatori economici per un eventuale affidamento in concessione demaniale marittima, con successiva riqualificazione ed utilizzo, del fabbricato realizzato nei primi anni 70 dall'allora Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari. Il bene è composto da 3 copri distinti: una torre servizi, alta 54,40 metri, che era adibita agli elevatori per il sollevamento dei cereali, 21 celle per lo stoccaggio, sovrastate da un fabbricato lineare per una altezza di 44 metri; una cabina di trasformazione di 7 metri di altezza ed un edificio a tre piani adibito ad uffici del personale, alloggio del custode e sala comandi. La struttura è in disuso dal lontano 29 dicembre 2011, quando è intervenuta dichiarazione di inagibilità dei Vigili del Fuoco alla quale è succeduta la ordinanza di interdizione dell'allora Autorità Portuale dovuta al cedimento strutturale di una delle celle. Da qui, la decisione dell'Autorità, nella primavera del 2017, di indire una procedura aperta per l'affidamento della progettazione dell'opera di demolizione dei silos. Una scelta, questa, già tracciata nel Piano Regolatore Portuale, che sposta nel Porto Canale la movimentazione delle merci alla rinfusa, conferendo al Molo Rinascita una vocazione prettamente crocieristica. È stata, però, la presentazione di sette diverse richieste di accesso alla documentazione progettuale della struttura, stimolata dalla determinazione dei vertici dell'Ente a tentare di salvaguardare il manufatto (scelta condivisa con l'Amministrazione Comunale), a far sospendere, per un periodo limitato, le procedure per l'abbattimento del fabbricato. Una nuova fase che ha spinto l'**AdSP**, nella massima trasparenza del procedimento, a sollecitare il mercato per la presentazione di un'eventuale proposta che potesse rilanciare l'area alla radice del Rinascita, con la pubblicazione della documentazione tecnica dei silos e l'invito a tutti i soggetti interessati a prenderne visione. Un percorso questo che, nonostante la massima pubblicità attribuita al procedimento, non ha prodotto ad oggi i risultati sperati e, dunque, la scelta di porre un termine ultimo ad eventuali proposte con scadenza 31 marzo 2019. Data dopo la quale l'Autorità di Sistema sarà inesorabilmente costretta a procedere alla demolizione dell'intera struttura. Siamo purtroppo giunti ad un bivio spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Da qui l'esigenza di ricorrere ad un estremo appello pubblico attraverso i media, affinché qualche eventuale operatore interessato possa presentare una manifestazione formale per l'assentimento in concessione e successiva riconversione dei silos. Nonostante si tratti di un notevole investimento, è evidente che una struttura del genere, soprattutto per le dimensioni e la posizione strategica nel cuore del porto e del waterfront della città, rivesta comunque un innegabile appeal per chi ha interesse ad investire in attività rivolte al settore del mare o del turismo. Il mio auspicio è che, entro fine mese, possa pervenire qualche richiesta concreta che scongiuri l'imminente, ma ormai necessaria, demolizione del compendio, che non ci possiamo permettere di mantenere nelle condizioni in cui si trova. La struttura occupa, infatti, una vasta area nella parte operativo-commerciale sterile del porto e inibisce l'uso di uno spazio ancor più vasto di circa mezzo ettaro che risulta attualmente interdetto per ragioni di sicurezza.



Ultimo appello ad investitori interessati ai silos granari del porto di Cagliari prima di procedere alla loro demolizione

Il termine per la presentazione di proposte è stato fissato al 31 marzo L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sardegna ha lanciato un ultimo appello a potenziali investitori interessati alla riconversione dei silos del Molo Rinascita nel porto di Cagliari prima di procedere alla loro demolizione. Mancano infatti solo 12 giorni di tempo utile per la presentazione di eventuali proposte tecniche e commerciali per dare una nuova veste e funzionalità al complesso industriale ubicato nel cuore del porto storico del capoluogo sardo. «Siamo purtroppo - ha spiegato il presidente dell' AdSP, Massimo Deiana - giunti ad un bivio. Da qui l' esigenza di ricorrere ad un estremo appello pubblico attraverso i media, affinché qualche eventuale operatore interessato possa presentare una manifestazione formale per l' assentimento in concessione e successiva riconversione dei silos. Nonostante si tratti di un notevole investimento, è evidente che una struttura del genere, soprattutto per le dimensioni e la posizione strategica nel cuore del porto e del waterfront della città - ha sottolineato Deiana - riveste comunque un innegabile appeal per chi ha interesse ad investire in attività rivolte al settore del mare o del turismo. Il mio auspicio è che, entro fine mese, possa pervenire qualche richiesta concreta che scongiuri l' imminente, ma oramai necessaria, demolizione del compendio, che non ci possiamo permettere di mantenere nelle condizioni in cui si trova. La struttura occupa, infatti, una vasta area nella parte operativo-commerciale sterile del porto e inibisce l' uso di uno spazio ancor più vasto, di circa mezzo ettaro, che risulta attualmente interdetto per ragioni di sicurezza». Il fabbricato, realizzato nei primi anni 70 dall' allora Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari, è composto da tre corpi distinti: una torre servizi alta 54,40 metri che era adibita agli elevatori per il sollevamento dei cereali, 21 celle per lo stoccaggio, sovrastate da un fabbricato lineare per una altezza di 44 metri, una cabina di trasformazione di sette metri di altezza ed un edificio a tre piani adibito ad uffici del personale, alloggio del custode e sala comandi. La struttura è in disuso dal lontano 29 dicembre 2011 quando è intervenuta dichiarazione di inagibilità dei Vigili del Fuoco alla quale è succeduta l' ordinanza di interdizione dell' allora **Autorità Portuale** dovuta al cedimento strutturale di una delle celle. Da qui la decisione dell' AdSP del Mare di Sardegna, nella primavera del 2017, di indire una procedura aperta per l' affidamento della progettazione dell' opera di demolizione dei silos. Una scelta, questa, già tracciata nel Piano Regolatore **Portuale**, che sposta nel Porto Canale la movimentazione delle merci alla rinfusa, conferendo al Molo Rinascita una vocazione prettamente crocieristica. È stata, però - ha ricordato l' ente **portuale** - la presentazione di sette diverse richieste di accesso alla documentazione progettuale della struttura, stimolata dalla determinazione dei vertici dell' ente a tentare di salvaguardare il manufatto (scelta condivisa con l' amministrazione comunale), a far sospendere, per un periodo limitato, le procedure per l' abbattimento del fabbricato. L' AdSP ha quindi attivato un procedimento volto a sollecitare il mercato alla presentazione di un' eventuale proposta che potesse rilanciare l' area alla radice del Rinascita, con la pubblicazione della documentazione tecnica dei silos e l' invito a tutti i soggetti interessati a prenderne visione. Un percorso - ha specificato l' authority - che, nonostante la massima pubblicità attribuita al procedimento, non ha prodotto ad oggi i risultati sperati e, dunque, la scelta di porre un termine ultimo ad eventuali proposte con scadenza 31 marzo 2019, data dopo la quale l' **Autorità di Sistema** sarà inesorabilmente costretta a procedere alla demolizione dell' intera struttura.



L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Rinascita. Da centrale del grano a hotel

Nessun investitore, corsa contro il tempo per salvare i silos

Appello del presidente dell' Authority per scongiurare la demolizione

A Città del Capo li hanno trasformati nel più grande museo d' arte contemporanea d' Africa. A Johannesburg i vecchi silos di stoccaggio del grano ospitano oggi alloggi per gli studenti.

A Copenaghen un impianto industriale analogo è stato riconvertito in appartamenti residenziali, mentre a Rotterdam l' alternativa sono stati gli uffici. Altri esempi? Hotel di lusso, centro congressi, piscine a cinquanta metri d' altezza.

Le possibilità Per i silos del Molo Rinascita, costruiti negli anni '70 dal Consorzio agrario e passati nelle mani dell' **Autorità portuale**, il futuro è incerto. Se entro la fine del mese non dovessero arrivare sulla scrivania del presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Massimo Deiana, manifestazioni di interesse per la riqualificazione del fabbricato, non resterebbe che una soluzione: l' abbattimento. Una demolizione da 800mila euro che graverebbe sulle casse dell' Authority e priverebbe la città di una delle sue icone, una struttura che fa parte da cinquant' anni dello skyline di Cagliari.

Le scelte «Siamo giunti davvero ad un bivio. Dopo diversi rinvii, oggi non avrei più scelta se non demolire quest' impianto in disuso da più di sette anni e che occupa un' area importante per lo sviluppo del porto», spiega Massimo Deiana. Il presidente dell' Authority vorrebbe salvare i silos e magari vederli trasformati in una struttura turistico-alberghiera. «Nonostante sia necessario un notevole investimento, pari a diverse decine di milioni di euro, - spiega Deiana - è evidente che un impianto del genere, anche per le sue dimensioni, la posizione strategica nel cuore del porto, possa avere un innegabile appeal per chi vuole investire nel settore turistico-ricettivo».

È dunque un vero e proprio appello quello che l' **Autorità di sistema** rivolge a imprenditori privati o catene nazionali e internazionali. Un invito al mercato per puntare sul capoluogo isolano sfruttando questo bene prezioso composto da tre distinti corpi: una torre alta 54,40 metri e 21 celle-silos sovrastate da un fabbricato lineare con vetrate che regalano una vista mozzafiato sul Golfo degli Angeli e sulla città da 44 metri d' altezza.

Non ci sono vincoli paesaggistici e monumentali, i vecchi silos furono costruiti negli anni Settanta e per questo non rientrano nei piani di tutela. Anche per questo, se non dovessero arrivare manifestazioni di interesse concrete, anche per l' abbattimento del compendio non ci sarebbero controindicazioni. Soltanto una spesa onerosa per le casse dell' **Autorità portuale**.

Le dimensioni Non solo. L' ex fabbricato dei cereali dismesso definitivamente nel 2011 occupa un' area di cinquemila metri quadri, spicchio consistente della "zona sterile" del Molo Rinascita in gran parte occupata dal **sistema** Ro-Ro e in parte dal terminal crociere. È qui che le idee per il rinnovamento potrebbero prender forma.

«L' unica strada non percorribile credo sia quella di una loro riconversione in appartamenti, in un palazzo per abitazioni», conclude il presidente dell' Authority, Massimo Deiana.

Andrea Piras.



Riconversione dei silos del molo Rinascita

Invito pubblico del presidente Deiana prima della demolizione

Massimo Belli

CAGLIARI Restano ancora 12 giorni per presentare una manifestazione di interesse per la riconversione dei silos del molo Rinascita nel porto di Cagliari. Così come indicato nell'avviso pubblicato il 14 Febbraio sull'albo pretorio telematico dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, è previsto per il prossimo 31 Marzo, alle 12, il termine ultimo per la presentazione di eventuali proposte tecniche e commerciali per dare una nuova veste e funzionalità al complesso industriale ubicato nel cuore del porto storico del capoluogo. Una procedura pubblica, quella dell'AdSp, volta a verificare e stimolare l'interesse degli operatori economici per un eventuale affidamento in concessione demaniale marittima, con successiva riqualificazione ed utilizzo, del fabbricato realizzato nei primi anni 70 dall'allora Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari. Il bene è composto da tre copri distinti: una torre servizi, alta 54,40 metri, che era adibita agli elevatori per il sollevamento dei cereali, 21 celle per lo stoccaggio, sovrastate da un fabbricato lineare per una altezza di 44 metri; una cabina di trasformazione di 7 metri di altezza ed un edificio a tre piani adibito ad uffici del personale, alloggio del custode e sala comandi. La struttura è in disuso dal lontano 29 Dicembre 2011, quando è intervenuta dichiarazione di inagibilità dei Vigili del Fuoco alla quale è succeduta la ordinanza di interdizione dell'allora Autorità portuale dovuta al cedimento strutturale di una delle celle. Da qui, la decisione dell'Autorità, nella primavera del 2017, di indire una procedura aperta per l'affidamento della progettazione dell'opera di demolizione dei silos. Una

scelta, questa, già tracciata nel Piano regolatore portuale, che sposta nel Porto Canale la movimentazione delle merci alla rinfusa, conferendo al molo Rinascita una vocazione prettamente crocieristica. È stata, però, la presentazione di sette diverse richieste di accesso alla documentazione progettuale della struttura, stimolata dalla determinazione dei vertici dell'Ente a tentare di salvaguardare il manufatto (scelta condivisa con l'Amministrazione comunale), a far sospendere, per un periodo limitato, le procedure per l'abbattimento del fabbricato. Una nuova fase che ha spinto l'AdSp, nella massima trasparenza del procedimento, a sollecitare il mercato per la presentazione di un'eventuale proposta che potesse rilanciare l'area alla radice del Rinascita, con la pubblicazione della documentazione tecnica dei silos e l'invito a tutti i soggetti interessati a prenderne visione. Un percorso questo che, nonostante la massima pubblicità attribuita al procedimento, non ha prodotto ad oggi i risultati sperati e, dunque, la scelta di porre un termine ultimo ad eventuali proposte con scadenza 31 Marzo 2019. Data dopo la quale l'Autorità di Sistema sarà inesorabilmente costretta a procedere alla demolizione dell'intera struttura. Siamo purtroppo giunti ad un bivio spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna Da qui l'esigenza di ricorrere ad un estremo appello pubblico attraverso i media, affinché qualche eventuale operatore interessato possa presentare una manifestazione formale per l'assentimento in concessione e successiva riconversione dei silos. Nonostante si tratti di un notevole investimento, è evidente che una struttura del genere, soprattutto per le dimensioni e la posizione strategica nel cuore del porto e del waterfront della città, rivesta comunque un innegabile appeal per chi ha interesse ad investire in attività rivolte al settore del mare o del turismo. Il mio auspicio è che, entro fine mese, possa pervenire qualche richiesta concreta che scongiuri l'imminente, ma oramai necessaria, demolizione del compendio, che non ci possiamo permettere di mantenere nelle condizioni in cui si trova. La struttura occupa, infatti, una vasta area nella parte operativo-commerciale sterile del porto e inibisce l'uso di uno spazio ancor più vasto di circa mezzo ettaro che risulta attualmente interdetto per ragioni di sicurezza.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza dei Leigami, 21, 07123 - Livorno (LI)
Tel. 0586 40111 - Fax 0586 40112

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Riconversione dei silos del molo Rinascita

Invito pubblico del presidente Deiana prima della demolizione

19 marzo 2019

di Massimo Belli

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome

Indirizzo email:

ISCRIVITI

ULTIME POPOLARI VIDEO

18 MARZO | 12:00
Evoluzioni e scenari della logistica

17 MARZO | 12:00
Destinazione nuova Darsena turistica di Genova

16 MARZO | 12:00
Rizi in visita al porto di Palermo

15 MARZO | 12:00
"Sì" al deposito Gpi di Chioggia, ma "no" alle navi galleggianti

14 MARZO | 12:00
Conte: l'intesa sulla Belt and Road è commerciale

ARGOMENTI CORRELATI:
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA
DEMOLIZIONE MASSIMO DEIANA MOLO RINASCITA

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

La "Zes" a servizio della portualità

Milazzo L' inserimento dei Molini Lo Presti - attorno ai quali è tornato un certo interesse dopo l' annuncio del sindaco Formica di aprire all' **Autorità portuale** - all' interno della Zes è pressoché saltato, ma Palazzo dell' Aquila conta ugualmente di ritagliarsi un ruolo nella proposta di istituzione della Zona economica speciale prevista dal "Decreto Sud".

In atto la zona individuata quale Zona economica speciale ha una superficie di 450.000 metri quadrati ed è posta a ridosso dell' **area portuale** di Milazzo e delle aree Asi-Agglomerato Monforte-Barcellona. Nel vigente Prg è individuata come zona produttiva avente tre diverse tipologie: DE (Aree destinate a insediamenti produttivi connessi con la movimentazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli e industriali); Area D2 (area a destinazione industriale) e DE2 (area destinata a servizi ed attrezzature del porto commerciale). Allo stato attuale risultano presenti ed operanti nella zona delimitata attività commerciali, industriali (trasformazione e lavorazione di prodotti ittici), artigianali e alberghiere. Nell' area limitrofa all' ex stazione ferroviaria sono presenti gli edifici dell' ex Montecatini e dello scalo ferroviario.

In pratica si tratta di un perimetro urbano che comprende via Acqueviolo, via Tonnara, una parte di via Cianfro non caratterizzata dalla presenza delle abitazioni e, poi, la via Gramsci sino al primo svincolo dell' asse viario.

Una zona, dunque, che sarebbe al servizio della portualità con tanti vantaggi - come sottolinea l' assessore allo Sviluppo economico Carmelo Torre - in quanto grazie ai benefici di natura economica, numerosi investitori potrebbero essere interessati a capitalizzare profitti in questa area altamente defiscalizzata. Un discorso in prospettiva che la città deve affrontare con impegno e responsabilità e ciò nell' interesse di un vero sviluppo del waterfront che, sino ad oggi, non è stato valorizzato a dovere, quantomeno per dare ricchezza alla nostra città».

Attualmente prevista una superficie di 450 mila metri quadrati: gli sbocchi.



La Sicilia (ed. Messina)

Messina, Milazzo, Tremestieri

porto di messina

Prima visita con benvenuto per la nuova nave da crociera

g.san.) La nuova ammiraglia di Msc Crociere, Msc Bellissima, è arrivata per la prima volta a **Messina**.

Alla cerimonia di benvenuto erano presenti rappresentanti delle istituzioni locali. È la quarta di 17 navi che entreranno in servizio tra il 2017 e il 2027, come previsto dal nuovo piano di crescita che vedrà triplicare a 5,5 milioni la capacità passeggeri della flotta di Msc Crociere, destinata a raggiungere le 29 unità entro il 2027. Lunga 315 metri, in grado di ospitare circa 5.700 passeggeri e con una stazza lorda pari a 171.598 tonnellate, Msc Bellissima è la più grande nave da crociera mai costruita da un armatore europeo. La nave è in grado di attraccare in tutti i principali porti del mondo, ampliando la gamma di itinerari e destinazioni a disposizione dei passeggeri. Quest' anno le navi MSC effettueranno 43 scali a **Messina**, generando una movimentazione di oltre 200mila crocieristi, con una crescita stimata del 24% rispetto al 2018.



La Sicilia

Catania

fai. Nel weekend le "Giornate di primavera 2019" per godere del bello evidente e di quello nascosto della città

Catania, museo a cielo aperto

Un'edizione da record quella delle "Giornate Fai di Primavera 2019" organizzate dalla Delegazione di Catania. Undici i Beni Culturali che sabato 23 e domenica 24 marzo saranno aperti al pubblico e ben 1400 gli "Apprendisti Ciceroni" che accompagneranno i visitatori alla scoperta delle "contaminazioni artistiche" che da secoli caratterizzano la città.

Si comincia dal Porto di Catania, da una posizione privilegiata per ammirare le opere dipinte sui silos e il più grande murales del mondo, "L' uomo che guarda il mare" di Vhils; da qui, muniti di biglietto Amt, sarà possibile salire a bordo del bus "Librino Express" che porterà i visitatori in niale Moncada per conoscere il maestoso Murales di Blu. Ritornando al centro storico, in via Plebiscito verranno aperte le porte della Ex Rimessa Amt, un luogo trasformato dai writer che con le loro opere hanno ridisegnato spazi altrimenti destinati all' abbandono.

L' arte contemporanea protagonista nel complesso postindustriale della Fondazione Brodbeck, nel cuore di San Cristoforo, dove seimila metri quadrati accolgono creatività e culture locali e internazionali; ci si sposta poi in uno dei "luoghi del cuore" per cittadini e turisti, la Porta Garibaldi, a cui gli studenti partecipanti si ispireranno per creare un' opera di street art. Da qui, proseguendo in direzione del Duomo, il percorso Fai fa tappa nella Chiesa di Santa Maria dell' Aiuto e nella dimora storica di Palazzo Asmundo di Gisira, recuperato grazie a un accurato e lungimirante restauro in chiave artistica e contemporanea, e oggi fruibile come struttura ricettiva.

Passato e presente s' incontrano anche sotto la volta bizantina della Cappella Bonajuto, oggi preceduta dal murales di Gomez "L' Angelo". Dal quartiere della Civita a quello di San Berillo, caratterizzato dai suoi vicoli colorati e dove si trova la dimora storica di Palazzo De Gaetani. Sarà fruibile dal pubblico anche il Bastione degli Infetti, per documentare l' impegno del Fai a favore del suo recupero. Infine, la chiesa di San Benedetto, indimenticabile scenografia di "Storia di una capinera" per la trasposizione cinematografica di Franco Zaffirelli, il cui ingresso è riservato ai soci Fai e a chi si iscriverà in loco.

«Una città non può essere un museo statico e inerte ma il bello che contiene, anche degradato, deve trarre nuova linfa attraverso il dialogo continuo con la gente che qui vive, e con gli artisti capaci di ridestare e amplificare quella bellezza a volte sopita.

Con le "Giornate Fai di Primavera 2019" vogliamo raccontare storie di riscatto della nostra Catania, antiche e recenti, di cui ammirare l' esito artistico, ma soprattutto su cui riflettere per il futuro della città e dei giovani», ha affermato il capodelegazione Maria Licata, durante la conferenza stampa cui hanno preso parte anche i volontari del Gruppo Giovani Fai, il sindaco Salvo Pogliese e l' assessore comunale alla Cultura, Barbara Mirabella (che hanno annunciato l' impegno per la riqualificazione della Porta Ferdinandea), il presidente dell' Amt Giacomo Bellavia (il quale ha illustrato le disposizioni speciali messe in campo per l' occasione), Roberto Nanfitò in rappresentanza dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar di Sicilia Orientale, che ha sottolineato la straordinaria apertura durante la "due giorni" dei Laboratori Nazionali del Sud, il capitano di fregata Cosimo Bonaccorso e il sottotenente di vascello Isabella De Luca della Direzione Marittima di Catania, Luca Cangemi per la Fondazione Radicepura.

Mostre fotografiche, concerti musicali, proiezioni video saranno il corollario di eventi che renderanno ancora più dinamiche e intense le "Giornate Fai di Primavera". Programma, iniziative e agevolazioni, che non mancheranno, sul sito web Fai e sulla pagina Facebook @DelegazioneFaiCatania.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Blocco del porto di Augusta o no? Botta e risposta Montalto-Fazio

La Capitaneria: «L'ordinanza marittima è apparsa alquanto eccessiva» Unionports: «Il provvedimento è urgente e strettamente necessario»

Augusta. «La determinazione delle tabelle d' armamento per le unità in servizio locale, rappresenta la certa garanzia di rispetto dei principi di imparzialità ed efficienza della pubblica amministrazione, sanciti nell' articolo 97 della Costituzione, con lo scopo di fornire agli armatori, agli operatori **portuali** e alle parti coinvolte nella diuturna attività di vigilanza e controllo (non ultimi tutti gli organi di polizia, la sanità marittima e l' Asp) uno strumento di lavoro univoco, chiaro e imparziale».

E' quanto sottolinea il capitano di vascello Attilio Montalto, comandante della Capitaneria di porto replicando alle affermazioni esternate, nei giorni scorsi, dal presidente di Unionports Davide Fazio, il quale ha paventato il blocco del porto megarese dal primo maggio, almeno nei servizi che vengono resi dalle aziende **portuali** locali al traffico navale, a causa dell' ordinanza numero 13/2019 della Capitaneria di porto - Guardia costiera di Augusta, 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.

Per il comandante Montalto è stata inopinatamente valutata come "eccessiva" l' ordinanza di polizia marittima 13/2019 mentre la stessa, al contrario, riveste la indiscutibile natura della necessità e dell' urgenza e, pertanto, si tratta di un atto dovuto, strettamente in linea con il disposto dell' art. 317 del codice della navigazione e dell' art. 426 del regolamento per l' esecuzione del codice della navigazione. «Orbene - risponde il comandante della Capitaneria di porto -Guardia costiera, qualora fosse previsto l' impiego di personale, per eseguire operazioni sugli impianti e macchinari di bordo, per l' espletamento del servizio cui la nave è destinata, la fattispecie richiamata nel testo dell' ordinanza, rientra, nella definizione di "equipaggio".

Alla luce delle norme richiamate, non può sfuggire al lettore attento del testo della commentata ordinanza, che l' autorità emittente, operata l' approfondita disamina del contesto in valutazione, non ha potuto far altro che verificare l' insussistenza di margini di discrezionalità circa la sua emanazione e che, per l' effetto, ha dovuto procedere, per come ha proceduto, senza soluzione di continuità, a tutela e garanzia della salvaguardia e della sicurezza della navigazione **portuale**».

Il capitano di vascello Attilio Montalto evidenzia che, la redazione delle tabelle minime d' armamento è stata preceduta dalle consultazioni prescritte dalla legge, nel corso delle quali le proposte avanzate dagli armatori e i contratti collettivi nazionali di lavoro sono stati debitamente valutati e, ove non contrastanti con norme di sicurezza cogenti, positivamente accolti.

Qualora la Capitaneria di porto si fosse sottratta a tale incombenza, il suo operato avrebbe potuto non essere in linea con il sostrato normativo che sovrintende la salvaguardia della vita umana in mare, nonché la sicurezza della navigazione **portuale**, istituti che, invece, vanno preservati.

Di conseguenza la Capitaneria di porto si dice certa del fatto che, le tabelle minime d' armamento adottate, in gran parte aderenti alle proposte armatoriali, non avranno il paventato impatto negativo sull' organizzazione dei servizi **portuali**, avendo esse introdotto esclusivamente residuali modifiche rispetto alla consolidata organizzazione numerica e qualitativa delle imprese marittime operanti in ambito **portuale**.

Agnese Siliato.



Cina: Rixi, no investimenti porto Palermo

(ANSA) - PALERMO, 19 MAR - "Ci dicono che su Palermo e la Sicilia i cinesi sono più interessati ad altre tipologie di investimenti piuttosto che sui porti". Così il vice ministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi a margine di un incontro nella sede dell' **autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale parlando della visita del leader della Repubblica popolare cinese, Xi Jinping, a Palermo in programma sabato prossimo.



Parla il viceministro delle Infrastrutture

Rixi: i cinesi non vogliono il porto di Palermo

Il leghista: non possiamo diventare terra di conquista come è accaduto al Pireo

«È giusto aprire la porta di casa ma bisogna farlo sempre secondo le proprie regole. Non possiamo diventare terreno di conquista come è accaduto al Pireo dove i greci non sono stati assunti all'interno del proprio porto. Se investono a Palermo, vorrei che venissero assunti palermitani». Mentre in queste ore impazza il dibattito politico sull'attenzione economico-commerciale dell'Italia per la Via della Seta, perimetro di un'ambiziosa partnership con Pechino, Edoardo Rixi - viceministro alle Infrastrutture in quota Lega - ha messo le cose in chiaro. E lo ha fatto ieri mattina dal capoluogo siciliano - a margine della presentazione dei cantieri inseriti nel PON 2014-2020 per cui sono stati stanziati oltre 100 milioni di euro per riqualificare i porti della Sicilia occidentale - che proprio nei giorni scorsi si ventilava potesse diventare, nei prossimi anni, il primo hub in Europa grazie ad un investimento proveniente da Shanghai: 16 milioni di container movimentati all'anno con un'occupazione quantificata in 435 mila persone.

Si ventilava, appunto, perché Rixi ha spento gli entusiasmi e senza giri di parole ha affermato: «Ci dicono che su Palermo e la Sicilia i cinesi sono più interessati ad altre tipologie di investimento piuttosto che sui porti. I cinesi - ha aggiunto - hanno chiesto alcuni accordi che abbiamo visto in un'ottica di valutazione economica dell'interesse nazionale. Il tema non è dove i cinesi sono interessati ad investire ma dove noi vogliamo che investano e soprattutto dove non uccidano la nostra economia a livello locale. Non abbiamo bisogno di chi salvi il nostro Paese». Parole non proprio concilianti, pronunciate a pochi giorni dalla visita prima romana e poi palermitana (sabato prossimo, ndr) del leader cinese Xi Jinping. Visita che Rixi in un primo momento ha ridimensionato: «Penso che sia più una cortesia verso il nostro Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e un modo per conoscere il Sud Italia». Poi, però, ha corretto il tiro: «Sono molto contento dell'arrivo del presidente cinese e tutti gli italiani devono essere orgogliosi dell'arrivo di un leader mondiale a Palermo, una città splendida che torna ad essere uno dei centri della geopolitica internazionale. Ma sono più contento - ha spiegato - perché, oggi più che mai, dimostriamo che le cose possiamo fare anche da soli. Ben vengano tutti ma sempre a testa alta». E l'esempio tangibile, secondo il viceministro, è offerto proprio dalla Sicilia occidentale e dalla sua **autorità portuale**: «Non tutte le **autorità** sono così vitali come quella della Sicilia occidentale», ha sottolineato Rixi. «Siamo di fronte ad investimenti importanti che si inseriscono all'interno di una politica che vede nella Sicilia un importante hub crocieristico, la Regione cresce ma ci sono ampi margini di miglioramento. L'isola si presenta con progetti sui cui dialogare fra pari e i siciliani devono essere fieri di questa ritrovata centralità».

Sicilia favorita dalla sua strategica posizione nel Mar Mediterraneo che secondo il viceministro «bisogna valorizzare in quanto elemento di forza, magari ritrovando quella vocazione marinaresca, per noi elemento fondamentale di sviluppo». Rixi ha poi focalizzato l'attenzione sulla ripresa della cantieristica e dunque su Fincantieri: «L'idea di rilanciare i cantieri italiani per le nuove grandi navi in costruzione è fondamentale - ha detto - Mandare su Palermo alcune importanti commesse vuol dire investire sui cantieri dando posti di lavoro e tornare a costruire navi. Mi auguro - ha concluso - che lo "sblocca cantieri" di cui si discute in questi giorni porti a migliorare la mobilità siciliana. Adesso sappiamo che a Palermo si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni e con una fondamentale visione complessiva». L'ultimo pensiero è una vera e propria dichiarazione d'amore nei confronti della Sicilia: «È una regione bellissima ed è al centro del mare più bello del mondo».

Intanto all'Ars fervono i preparativi per accogliere il presidente cinese. Il presidente Gianfranco Micciché lo accoglierà



offrendo un dono molto particolare: «Gli regaleremo un meraviglioso pupo siciliano che rappresenta Angelica, la splendida fanciulla che fa litigare tutti i paladini di Francia nell' Orlando. Dopotutto Angelica viene dal Catai, e dunque è cinese. La restituiremo ai legittimi proprietari...». (*GIOM*)

Rixi in visita al porto di Palermo

Monti: Quaranta cantieri avviati per raccontare fatti e non parole

Massimo Belli

PALERMO Il vice ministro Edoardo Rixi, in visita a Palermo, ha partecipato alla conferenza stampa con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, per presentare i finanziamenti europei ottenuti dall'Ente, oltre 100 milioni di Fondi Pon Infrastrutture e Reti. Oggi ha detto Rixi si scrive una pagina importante per la portualità siciliana, e anche per quella nazionale, perché non sono tante le Autorità di Sistema a essere così flessibili e vitali. E' bello che la Sicilia, in questo cambio di passo che il Paese sta cercando di fare, sia protagonista e capace di giocare la propria partita. Il network della Sicilia occidentale ha messo in campo investimenti assolutamente importanti che hanno alle spalle una politica di recupero dei traffici per permettere alla regione di diventare competitiva nello scacchiere del Mediterraneo. Qui c'è spazio per il traffico ro-ro e anche per la cantieristica e mi auguro che lo 'sblocca cantieri' di cui si discute in questi giorni porti a migliorare la mobilità siciliana. Adesso sappiamo che a Palermo si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni e con una fondamentale visione complessiva. La Sicilia per me è bellissima ed è al centro del mare più bello del mondo. Pasqualino Monti ha sottolineato l'impegno dell'AdSp: Un anno e mezzo di lavoro senza sosta. Circa quaranta cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, protocolli, accordi procedurali, ricerche di fondi, tutto per disegnare i porti non nel futuro ma concretamente nel presente. Il network dei porti occidentali (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) è cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari, di merci e passeggeri. Ogni metro quadrato va messo a reddito e quelli che oggi abbiamo presentato sono tutti cantieri avviati per raccontare fatti e non parole. Risultati che non hanno precedenti in Sicilia. Con 42 cantieri avviati, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari e i lavori di dragaggio di Palermo, Termini Imerese e Trapani hanno ricevuto l'indicazione di opere prioritarie ottenendo il via libera nel Pon Infrastrutture e Reti 2014/20, principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. L'Adsp del Mare di Sicilia occidentale è stata l'unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili. I lavori stanno già disegnando l'assetto definitivo dei porti che compongono il Sistema della Sicilia occidentale. A Palermo il settore delle crociere ha dimostrato, negli ultimi anni, di essere un segmento di fondamentale importanza per il turismo e di generare un importante indotto d'affari, sia direttamente che indirettamente. Non solo operatività, ma anche infrastrutturazione: un terminal ro-ro prenderà sul molo Piave il posto dei silos demoliti, un nuovo terminal aliscafi sostituirà le gru sul Sannuzzo mentre tutto il Trapezoidale si prepara a diventare una vera e propria marina bay. Rinascono anche i porticcioli: il primo a mostrare il suo nuovo volto sarà quello di Sant'Erasmo, pronto prima dell'estate. E se, causa cantieri in corso, il traffico crocieristico nel 2019 subirà una lieve contrazione, il 2020 porterà un grande balzo in avanti perché con i fondali adeguati il dragaggio del bacino Crispi 3 abbasserà a meno 12 metri il pescaggio la nuova infrastrutturazione e l'ordine nella viabilità, il porto di Palermo fa gola ai più grandi armatori. Dopo le forti contrazioni degli anni scorsi, anche Termini Imerese, nel 2018, ha assistito a un incremento dei traffici, promosso dall'AdSp, correlato al potenziamento dei servizi di linea Gnv per Civitavecchia, e all'avvio dei servizi di linea Gnv per Napoli. Per quel che riguarda le tonnellate totali, Termini ha toccato un + 77,1% di tonnellate totali, passando da poco più di 670 mila a quasi un milione e duecento mila. L'internazionalizzazione del network Sicilia occidentale non si ferma all'Unione europea: con il nuovo collegamento di Corsica Ferries, il porto di Trapani sarà connesso al sud della Francia, e si punta, sempre nel 2019, a un arricchimento dei collegamenti tra la città e il Nord Africa, e all'implemento del numero delle crociere. Trapani già questa estate

The screenshot shows the top of a web article on the 'Messaggero Marittimo' website. The header includes the site logo, navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO', and a search bar. The main headline is 'Rixi in visita al porto di Palermo' with a sub-headline 'Monti: "Quaranta cantieri avviati per raccontare fatti e non parole"'. Below the headline is a photo of Edoardo Rixi and Pasqualino Monti at a press conference. To the right of the photo is a sign-up form for a newsletter with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registri' button. Below the photo is a short text snippet of the article, followed by a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button. At the bottom of the screenshot, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'DA NON PERDERE' sections with small thumbnail images and titles.

offrirà ai passeggeri che dovranno raggiungere le Egadi, un nuovo Fast Ferry Terminal dotato di ogni comfort. A Porto Empedocle, infine, si lavora al documento di pianificazione strategica di sistema e al Piano regolatore portuale, ed è stata avviata una forte azione di manutenzione.

Il Secolo XIX

Palermo, Termini Imerese

Porti, Palermo cambia pelle e si offre ai big delle crociere

Fa un certo effetto vedere a Palermo il viceministro leghista Edoardo Rixi che benedice «una Sicilia diversa, protagonista del cambio di passo che serve al Paese», mentre al suo fianco Pasqualino Monti, presidente dei porti occidentali dell' Isola (Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle) elenca tutti i 42 cantieri che ha avviato. Ma era l' occasione per mostrare la vicinanza della Lega al Sud che si muove, al partito che sull' isola cerca di radicarsi, con le nuove sedi del Carroccio nel capoluogo che Rixi ha poi visitato, e quella appena costituita a Bagheria. Tutto a pochi giorni dalla visita del presidente cinese Xi Jinping, anche se i 120 milioni che servono per rivoluzionare lo scalo di Palermo non sono Yuan, ma euro che arrivano da Roma e da Bruxelles, attraverso i fondi europei.

TRAGHETTI E CROCIERE Il porto di Palermo è dentro la città ed è da questa esigenza che Monti è partito per adeguare lo scalo al mercato, come aveva anticipato il Secolo XIX/TheMeditelegraph. Le attività container si sposteranno a nord, poi progressivamente verso Termini Imerese, mentre a Sud arriveranno le crociere con un nuovo terminal, i dragaggi e la rinascita della "vecchia" stazione ma rittima. Tre accosti a cui le compagnie stanno già guardando: «I tre principali player hanno già inviato manifestazioni di interesse» spiega Monti. Carnival, Msc e in un secondo tempo, quando ci saranno i fondali giusti, anche Royal Caribbean, porteranno le proprie navi qui «perché l' obiettivo è arrivare in breve tempo a 1 milione di passeggeri». Nel 2020 il presidente del porto conta di spiccare il volo, godendo dell' inserimento di Palermo nelle rotte delle principali compagnie che solcano il Mediterraneo.

Nei progetti c' è anche una passeggiata sopraelevata che percorrerà tutto il porto e il nuovo accosto per gli aliscafi. **BALOSTRO** Più a nord lo spazio sarà riservato ai traghetti e al traffico ro/ro. Moby, Grimaldi e Gnv sono già in prima fila e su quelle banchine sorgerà anche il nuovo terminal dedicato ai trailer. Dopo le forti contrazioni degli anni scorsi, anche Termini Imerese, nel 2018, ha assistito a un incremento dei traffici con il potenziamento dei servizi di Gnv per Civitavecchia e all' avvio di quelli per Napoli.

NAVI E LAVORO L' altra rivoluzione è la rinascita del polo navalmecanico di Fincantieri a Palermo. Il gruppo guidato da Giuseppe Bono è a caccia di slot per far fronte al numero elevato di ordini per costruire nuove unità da crociera. Palermo è adesso pronta con i due bacini: «Aspettiamo che qui arrivino anche nuove costruzioni» dice Rixi. Già entro quest' anno dovrebbe arrivare la prima commessa per una nuova unità che sarà Made in Sicily. Manca la manodopera, ma a Palermo aumenteranno gli occupati e arriveranno le aziende del Nord a fare formazione. A proposito di lavoro, Monti annuncia di essere «vicino all' azzeramento dell' lma per la compagnia portuale: era in una situazione disastrosa, ora va bene grazie all' aumento del traffico. Bisogna tutelare il lavoro, pagando le giuste tariffe non per sostenere una situazione fuori mercato con denaro pubblico, ma per la qualità dei servizi svolti. E il nostro modello funziona», spiega ancora Monti in riferimento all' autoproduzione che invece sta incendiando diversi porti italiani. L' ultimo progetto è sulla costruzione di un terminal Lng a Porto Empedocle. Gli spazi ci sono «non faremo nulla contro il volere della comunità» dice Monti, e Rixi annuisce: «Ma ricordate che le navi e il traffico andranno dove ci sono le infrastrutture adeguate. L' Lng nelle crociere è il carburante del presente e del futuro. E le compagnie andranno dove potranno fare rifornimento».



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Piani, risorse e appalti. La nuova strategia del sistema marittimo

Dragaggio fondali, moli più lunghi, terminal l' Isola si prepara ad accogliere le meganavi

Palermo. Davanti al viceministro Edoardo Rixi e all' assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone, a testimoniare un' inedita sinergia fra Stato, Regione e porti, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha messo sul tavolo quattro convenzioni fra Ue, Stato e Authority che con 102 mln di euro ridisegnano la strategia del sistema marittimo della Sicilia. Più volte minacciato dalla mafia per avere abbattuto incrostazioni, inefficienze e incompiute, Monti in un anno e mezzo ha attivato 40 cantieri che stanno riconsegnando a Palermo un' area portuale sul modello realizzato per i Mondiali a Barcellona. Monti ha riportato ordine e trasparenza negli scali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. E ora dispone di due documenti attesi da decenni, i nuovi Prg portuali e il Piano strategico del sistema. Che partono non con annunci, ma con appalti immediati.

La strategia è aprire i quattro porti alle meganavi, cinesi o battenti qualsiasi bandiera, che siano merci o da crociera. Il primo passo è il dragaggio dei fondali: 39 mln a Palermo, 35 a Termini, 20 a Trapani. Più il completamento dei moli sopra e sotto flutto di Termini per evitarne l' insabbiamento. In più, la Commissione Ue-Dg Move ha riconosciuto il ruolo di Palermo come porto Core del corridoio Ten-T scandinavo-mediterraneo e la commissione Cef ha finanziato con 750 mila euro la progettazione di un terminal Ro-Ro e la migliore connessione dello scalo al resto del corridoio.

Aperta la porta, segue l' accoglienza.

Che a Palermo - dove sono state abbattute strutture obsolete e persino le grandi gru costate 60 mld di lire 30 anni fa e mai usate - passa per moli più lunghi e bitte adeguate per l' attracco delle navi di classe XL della Costa già da novembre, nuovi terminal per tutti gli operatori crocieristici e uno per gli aliscafi, un doppio pontone per il Ro-Ro e le merci che ha raddoppiato il traffico e salvato i dipendenti delle compagnie portuali dalla Cig, quattro porticcioli turistici, un belvedere. Palermo farà crociere e merci, Termini sarà attrezzato per crociere e merci; Trapani sarà specializzato per le crociere; Porto Empedocle, d' intesa con sindaci e comunità locali, diventerà terminale di rifornimento per le nuove navi alimentate a Gnl. Il che lo renderà il più importante dei quattro.

Infine, il protocollo di febbraio con Fincantieri, che ora diventerà un Accordo di programma quadro da presentare a Palazzo Chigi, nel quale, a fronte della liberazione - già avvenuta - dell' area di fabbrica da vecchie infrastrutture che limitavano le attività, e del completamento del bacino in muratura da 150mila tonnellate, al quale si sta lavorando - l' azienda si impegna ad assegnare a Palermo non solo trasformazioni, ma anche nuove navi da costruire. Il primo passo per rendere Palermo un hub della cantieristica navale lungo la Via della Seta.

m. g.



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Economia del mare. Opportunità di sviluppo per il territorio

Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell'incontro sull'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM che si terrà a Palermo, giovedì 21 marzo, ore 10, presso la sala convegni di Intesa Sanpaolo in via Cusmano. Al convegno sarà presentata la 5° edizione del Rapporto Italian Maritime Economy di SRM, che evidenzia la crescita dei porti italiani grazie alla presenza sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo. Interverranno al panel: Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo; Fabrizio Micari, Rettore Università degli Studi di Palermo; 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. Modera Marcello Di Martino, Direttore Commerciale Imprese Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo.

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a main article titled 'Palermo 21 marzo 2019 | Economia del mare. Opportunità di sviluppo per il territorio'. The article text is partially visible, mentioning the 5th edition of the 'Rapporto Italian Maritime Economy' by SRM. A list of speakers is provided, including Leoluca Orlando (Mayor of Palermo), Fabrizio Micari (Rector of the University of Palermo), Alessandro Albanese (President of the Chamber of Commerce), Pierluigi Monceri (Regional Director), Pasqualino Monti (President of the Sicilian Maritime Authority), and Mauro Nicosia (President of CONFETRA Sicilia). The article is moderated by Marcello Di Martino. The page also features a sidebar with 'BREAKING NEWS' and a list of sponsors including Patagonia, Ance Brindisi, and FIV.

Fondi per i porti dell'AdSp Sicilia occidentale

Massimo Belli

PALERMO Gli interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese, i lavori di rifiorimento della mantellata del molo a Termini Imerese e il dragaggio del porto di Trapani (anche se quest'ultimo non subito a convenzione) sono entrati finalmente a pieno titolo nel Pon Infrastrutture e Reti 2014/20, riconosciuti dal Tavolo centrale di Coordinamento delle Aree Logistiche Integrate (Ali) all'unanimità. Sotto la guida del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari con opere prioritarie che hanno ottenuto il via libera nel principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. In tempi record commenta Pasqualino Monti l'Adsp del Mare di Sicilia occidentale è stata l'unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili. Nel dettaglio i progetti finanziati: porto di Palermo lavori di escavo del Bacino Crispi n. 3 e rifiorimento della mantellata (39,3 milioni di euro); porto di Termini Imerese lavori di dragaggio del porto (35 milioni); porto di Termini Imerese lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (28 mln); porto di Trapani: lavori di dragaggio e ripristino dei fondali (20 mln). Inoltre per la prima volta, nel quinquennio di programmazione in corso, da uno dei porti siciliani è pervenuta alla Commissione europea DG Move una candidatura diretta di un porto singolo a valere sullo strumento finanziario diretto della Commissione Cef (Connecting Europe Facility), Transport Call 2018, che finanzia interventi infrastrutturali sulla Rete Ten-T. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Sicilia occidentale, infatti, ha candidato una proposta di cofinanziamento relativa alla progettazione esecutiva di una parte di un'azione infrastrutturale più complessa che riguarda i terminal ro-ro e le connessioni di ultimo miglio per il miglioramento della connessione del porto di Palermo, nodo core della Rete, al resto del Corridoio scandinavo-mediterraneo. Il cofinanziamento copre il 50%, circa 750 mila euro su un totale di un milione e 400 mila.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Fondi per i porti dell'AdSp Sicilia occidentale' with a sub-headline 'Oltre 100 milioni per interventi negli scali'. Below the title is a large image of a port with cranes and a ship. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the image is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. The article text is partially visible, starting with 'PALERMO - Gli interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese...'. At the bottom of the article, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to 'SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE', 'DRAGAGGI', 'FINANZIAMENTI', and 'PASQUALINO MONTI'.

Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Il presidente dell' Aut. di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, fa un bilancio dei suoi primi due anni

Obiettivo: creare più reddito nelle aree portuali

Interventi di dragaggio a Palermo, Trapani e Termini Imerese inseriti nel Pon Infrastrutture e reti 2014/20

PALERMO - A due anni dalla nomina da parte dell' allora ministro ai Trasporti, Graziano Delrio, il presidente in carica dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti presenta i primi risultati. È stato lo stesso viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, in visita a Palermo, a confermarlo in una conferenza stampa con lo stesso presidente Monti. Nella stessa, erano presenti anche l' assessore alle infrastrutture, Marco Falcone, e il comandante della Guardia costiera di Palermo, contrammiraglio Roberto Isidori.

I lavori consistono in interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese, nei lavori di rifiorimento della mantellata del molo a Termini Imerese e il dragaggio del porto di Trapani. Questi lavori sono stati inseriti a pieno titolo nel PON Infrastrutture e Reti 2014/20, riconosciuti dal Tavolo centrale di Coordinamento delle ALI all' unanimità. In particolare, i lavori riguarderanno lo scavo del bacino Crispi 3 di Palermo e la mantellata per 39,3 milioni di euro, i lavori di dragaggio per 35 milioni, il completamento del molo foraneo di sottoflutto per 28 milioni a Termini Imerese e il dragaggio e il ripristino dei fondali a Trapani per 20 milioni.

Questi cantieri ripuliranno le aree portuali e ne potenzieranno le capacità, liberando risorse e aree da mettere a reddito grazie alle numerose attività che potranno ospitare. Il porto di Palermo, ad esempio, sta già assistendo alla riqualificazione del porto di Sant' Erasmo, all' abbattimento dei silos del grano, allo spostamento dell' area di deposito container e alla costruzione di nuove stazioni marittime per aliscafi. Inoltre, l' area prospiciente la Fincantieri sarà concessa alla stessa azienda pubblica che permetterà a quest' ultima di trasferire parte delle nuove costruzioni navali al capoluogo siciliano.

Inoltre per la prima volta, nel quinquennio di programmazione in corso, Palermo è il primo dei porti siciliani, da singolo, a inviare alla Commissione Europea Dg Move una candidatura diretta per utilizzare lo strumento finanziario diretto della Commissione Cef (Connecting Europe facility), Transport Call 2018.

Questo strumento finanzia interventi infrastrutturali sulla Rete Tent.

L' Autorità di sistema portuale del Mare Sicilia occidentale, infatti, ha candidato una proposta di cofinanziamento riguardante la progettazione esecutiva di una parte di un' azione infrastrutturale più complessa.

Quest' ultima riguarda i terminal ro ro e le connessioni di ultimo miglio per il miglioramento della connessione del porto di Palermo al resto del Corridoio scandinavo -mediterraneo. Il cofinanziamento copre il 50%, circa 750 mila. Tutti questi lavori permetteranno ai 4 porti interessati di poter far attraccare navi da crociera di nuova concezione o far dirottare quelle, ormai minori, nei porti come quello di Trapani, non ancora interessati da consistenti flussi turistici.

Il presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti ha dichiarato: "In tempi record, l' Adsp del Mare di Sicilia occidentale è stata l' unica ad aver convocato un tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili.

euro su un totale di un milione e 400 mila euro richiesto dal progetto.

Parliamo di 102 milioni di euro per i quali sono state già firmate le convenzioni con il ministero e l' Europa, quindi già finanziati, mentre su Trapani aspettiamo la convenzione. Questo risultato è il frutto di una sinergia con il ministero dei Trasporti e con la Regione".

In arrivo 100 milioni per i porti del sistema occidentale

Fondi agli scali

Il via ai dragaggi di Termini Imerese e di Palermo e alla riqualificazione degli altri approdi dell' autorità. Un accordo per portare al cantiere navale Fincantieri la costruzione di nuove navi con impatto anche sul lavoro

ANTONIO GIORDANO

Da cinque anni gli scali portuali siciliani non avevano accesso ai fondi europei per opere prioritarie. Un «digiuno» interrotto nel 2019.

Arrivano un centinaio di milioni per gli interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese, i lavori di rifiorimento della mantellata del molo a Termini Imerese e il dragaggio del porto di Trapani (anche se quest' ultimo non subito a convenzione) sono entrati finalmente a pieno titolo nel Pon Infrastrutture e Reti 2014/20, riconosciuti dal Tavolo centrale di coordinamento delle Aree logistiche integrate all' unanimità.

Sotto la guida del presidente Pasqualino Monti, dunque, per la prima volta nell' ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari con opere prioritarie che hanno ottenuto il via libera nel principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. «In tempi record», commenta Monti, presidente dell' **AdSP** del Mare di Sicilia occidentale che ha presentato ieri gli interventi assieme al viceministro Edoardo Rixi, «l' **AdSP** del Mare di Sicilia occidentale è stata

l' unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili». Questi, nel dettaglio, i progetti: Porto di Palermo, lavori di scavo del Bacino Crispi e rifornimento della mantellata (39,3 milioni di euro); Porto di Termini Imerese, lavori di dragaggio del porto (35 milioni di euro); Porto di Termini Imerese, lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (28 milioni di euro); Porto di Trapani, lavori di dragaggio e ripristino dei fondali (20 milioni di euro).

Inoltre, per la prima volta, nel quinquennio di programmazione in corso, da uno dei porti siciliani è pervenuta alla Commissione Europea DG Move una candidatura diretta di un porto singolo a valere sullo strumento finanziario diretto della Commissione CEF (Connecting Europe Facility), Transport Call 2018, che finanzia interventi infrastrutturali sulla Rete TEN-T. L' Autorità di Sistema portuale del Mare Sicilia occidentale, infatti, ha candidato una proposta di cofinanziamento relativa alla progettazione esecutiva di una parte di un' azione infrastrutturale più complessa che riguarda i terminal ro-ro e le connessioni di ultimo miglio per il miglioramento della connessione del porto di Palermo, nodo core della Rete, al resto del Corridoio scandinavo-mediterraneo. Il cofinanziamento copre il 50%, circa 750 mila euro su un totale di 1 milione e 400 mila. Obiettivo «è mettere a reddito ogni metro quadrato del Porto di Palermo», ha detto Monti illustrando gli interventi che riguardano l' area destinata al traffico crocieristico. L' Autorità infine, ha firmato un protocollo di intesa con Fincantieri quando sono iniziati i lavori per il bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate: l' intesa prevede lo spostamento di alcune strutture presenti nell' area vicina al bacino destinando tutta l' area alle attività della società di cantieristica.

«Questo a fronte di un impegno di costruzione di un nuovo naviglio che porterà a una parte di porto una occupazione con un impatto devastante in termini positivi», ha spiegato Monti. Protocollo confermato anche dal viceministro Edoardo Rixi che ha parlato di «un paio di mesi» per vedere i primi risultati.

Quindi, in tema di investimenti esteri, il viceministro ha commentato le ipotesi di intervento cinese in Sicilia, in vista della prossima visita del presidente della Repubblica popolare. «Giusto aprire la porta di casa ma bisogna farlo secondo le proprie regole. È chiaro che non possiamo diventare un terreno di conquista come è accaduto al Pireo dove i greci non sono stati assunti all' interno del porto.

Se investo a Palermo vorrei che venissero assunti palermitani». Servono, ha spiegato, «patti trasparenti, mostrando a tutti quello che sappiamo fare», «ma dicendo che a casa nostra comandiamo noi. Non saremo forti come la Cina ma chi viene in Italia deve sapere che deve contribuire al benessere dell' Italia». (riproduzione riservata)



Porto di Trapani, Turano: bacino di carenaggio messo in sicurezza

19/03/2019 12:00:00 "Il bacino di carenaggio galleggiante del **porto di Trapani** è nuovamente ormeggiato in sicurezza" ad annunciarlo l'assessore regionale alle Attività produttive Mimmo Turano. "L'andata di maltempo che ha colpito il **porto di Trapani** all'inizio della settimana - spiega Turano - ha causato lo sganciamento del bacino di carenaggio galleggiante e il danneggiamento di un aliscafo. Con il comandante della Capitaneria di **Porto Franco** Maltese abbiamo da subito monitorato la situazione e predisposto tutto il necessario per intervenire il più urgentemente possibile". "Oggi - continua l'esponente della Giunta Musumeci - a soli pochi giorni dall'evento calamitoso possiamo annunciare che il bacino è stato ormeggiato in sicurezza e che l'aliscafo danneggiato è già in cantiere per gli interventi necessari". L'assessore alle Attività produttive non nasconde la sua soddisfazione e aggiunge: "si è trattato di un importante lavoro di sinergia istituzionale. Voglio pubblicamente ringraziare la Capitaneria di **Porto Franco** e lo staff tecnico della Regione che si occupa dei bacini di carenaggio che ha garantito un intervento tempestivo e risolutivo" conclude Turano.

The screenshot shows the TP24.it website interface. At the top, there is a navigation bar with the TP24 logo and the word 'Economia'. Below this, a menu lists various regions: TRAPANI, MARSALA, MAZARA DEL VALLO, ALCANTARA, SALEMI, BELICE, PETROSINO, ISOLE SICILIA. The main article is titled 'Porto di Trapani, Turano: "bacino di carenaggio messo in sicurezza"'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are several sidebar sections: 'LETTERE & OPINIONI' with a sub-headline 'Un appello alla città: "Marsala ripulita la mafia"', 'EDITORIALI' with 'Mafia e politica a Trapani, di cosa dobbiamo avere paura?', 'CALCIO A 5' with 'Il Marsala Futsal batte 3 a 2 il Panellorto e sale al quarto posto in...', 'ISTITUZIONI' with 'Centrale di Polizia di Roma intitolata al politico-partigiano Pietro...', 'CITTADINANZA' with 'Marsala, il cartello delle ditte pedonali non è in strada ma in mare...', 'ANTIMAFIA' with 'Omicidio Cull a New York, presso il prossimo assassinio. Restano aperti...', 'ECONOMIA' with 'Export si rilancio cresce del 13% nel 2018', and 'POLITICA' with 'Oliviero Tesei Sindaco di Castelvetrano su Facebook. Adesso imprenditore...'. There is also a small 'Farmacie di turno TUTTI GLI ORARI' banner at the top right.

«Italia-Cina, l'ora di nuovi accordi»

Xi Jinping

Domani inizia la visita di Stato in Italia di Xi Jinping. Per l'occasione, il presidente della Repubblica popolare cinese ha scritto un articolo in esclusiva per il Corriere nel quale si sottolinea l'antica consuetudine di amicizia tra i due Paesi e i numerosi campi nei quali la cooperazione può ancora crescere. Sono molto lieto, in un momento di grande fermento e rinnovamento come quello attuale, di aver accolto l'invito del presidente Mattarella ad effettuare una visita di Stato in Italia. Nel 2011 venni a Roma per partecipare alle celebrazioni per i «Centocinquant'anni dell'Unità d'Italia» e nel 2016 ho nuovamente varcato il confine italiano facendo scalo in Sardegna. Lo stile di vita e il modello industriale italiano che integra antico e moderno, classicità e innovazione, mi ha profondamente colpito. Essere ancora una volta qui sul suolo del Bel Paese e incontrare i miei cari amici italiani mi fa sentire estremamente a mio agio. continua alle pagine 8 e 9



L' intervento

«UN PATTO STRATEGICO ASSIEME ALL' ITALIA»

Il presidente cinese arriva domani in visita in Italia. «La grande storia degli incontri tra Oriente e Occidente, un nuovo capitolo per l'amicizia tra Roma e Pechino»

XI JINPING

SEGUE DALLA PRIMA La Cina e l'Italia sono rispettivamente emblema della civiltà orientale e occidentale e hanno scritto alcuni dei più importanti e significativi capitoli della storia della civiltà umana. L'Italia è la patria dell'antica civiltà romana e la culla del Rinascimento e il suo patrimonio di grandi monumenti, di capolavori artistici e letterari è ormai diffusamente noto in Cina. I contatti tra le due grandi civiltà, cinese e italiana, affondano le loro radici nella storia. Già più di duemila anni fa, l'antica Via della Seta ha permesso il collegamento tra l'antica Cina e l'antica Roma, nonostante le grandi distanze che le separavano. La dinastia Han inviò Gan Ying in missione alla ricerca di ciò che chiamavano «Da Qin» o «Grande Qin» che si riferiva proprio all'impero romano, mentre nei componimenti del poeta Virgilio e del geografo romano Pomponio Mela si trovano molteplici citazioni del «Paese della seta».

In seguito, il «Milione» di Marco Polo scatenò la prima «passione per la Cina» della storia occidentale e il suo autore divenne un pioniere dei contatti tra la cultura orientale e quella occidentale, modello a cui si ispirano ancora oggi gli ambasciatori dell'amicizia.

Giunti all'epoca moderna, seguendo le orme lasciate dai predecessori sulla strada dell'amicizia, i rapporti bilaterali tra Cina e Italia hanno vissuto molti rinnovamenti che hanno portato sempre nuove opportunità. Nel 1970 la Repubblica Popolare Cinese e la Repubblica Italiana hanno instaurato le relazioni diplomatiche, e nel 2020 ne celebreremo il 50esimo anniversario. Dopo l'allacciamento delle relazioni diplomatiche, a prescindere da quali tempeste hanno interessato la scena internazionale, i due Paesi sono stati un esempio di cooperazione di mutuo vantaggio basata su fiducia reciproca e sulla stretta cooperazione tra Paesi con sistemi sociali, background culturali e fasi di sviluppo diversi.

L'amicizia tradizionale tra Italia e Cina è solida ed è riuscita a rinnovarsi sempre nel corso della sua lunga storia divenendo una colonna portante per il rapido e stabile sviluppo dei rapporti bilaterali.

L'amicizia tra Italia e Cina si radica in una ricca eredità storica. I contatti in più di duemila anni hanno gettato le basi del rispetto reciproco e dell'apprendere l'uno dall'altro, della fiducia reciproca e della mutua comprensione, concetti che si sono trasformati nei garanti stabili e continuativi della tradizionale amicizia che ci accomuna. Di fronte alle evoluzioni e alle sfide del mondo contemporaneo, i due Paesi fanno appello alla loro preziosa e lunga esperienza e immaginano insieme gli interessanti scenari capaci di creare un nuovo modello di rapporti internazionali basati sul rispetto reciproco, sull'uguaglianza e la giustizia e sulla cooperazione di mutuo vantaggio, costruendo un futuro condiviso dell'umanità.

L'amicizia tra Italia e Cina si condensa in una forte fiducia strategica. I leader dei due Paesi sono sempre guardato e sviluppato i rapporti bilaterali con un approccio strategico e una visione lungimirante. Da quando, nel 2004, i due Paesi hanno istituito il partenariato strategico globale bilaterale, gli incontri ai massimi livelli tra Roma e Pechino hanno avuto un ruolo di guida e di promotori dei rapporti bilaterali e di sempre mutua comprensione e fermo sostegno di fronte agli interessi fondamentali e alle questioni di grande rilevanza per ciascuno. Questo li ha resi il saldo supporto che ha garantito lo stabile e duraturo sviluppo dei rapporti bilaterali.

L'amicizia tra Cina e Italia si manifesta nella cooperazione concreta. Cina e Italia si considerano a vicenda partner importanti per il commercio e gli investimenti e vantano una forte convergenza di interessi.

Nel 2018, l'interscambio commerciale bilaterale ha superato la soglia dei 50 miliardi di dollari e gli investimenti bidirezionali cumulativi hanno superato i 20 miliardi. Il Made in Italy è divenuto sinonimo di prodotti di alta qualità, la



moda e l' arredamento italiani incontrano pienamente il gusto dei consumatori cinesi; la pizza e il tiramisù piacciono ai giovani cinesi. I due Paesi hanno raggiunto traguardi importanti nella cooperazione in ambiti come i satelliti e l' aviazione civile; la Settimana Cina-Italia della Scienza, della Tecnologia e dell' Innovazione, le pattuglie congiunte tra le forze dell' ordine e le attività di formazione calcistica sono state accolte molto positivamente dai popoli dei due Paesi. L' amicizia tra Cina e Italia si tramanda in forti scambi culturali. I popoli cinese e italiano hanno sempre mostrato grande interesse nello studio della cultura l' uno dell' altro.

Un professore cinese iniziò a tradurre la Divina Commedia di Dante all' età di settant' anni e l' opera si rivelò talmente ardua che solo dopo 18 anni, sul letto di morte, riuscì a completarla. In Italia i sinologi sono numerosi e hanno svolto il ruolo di ponte nei rapporti tra Cina ed Europa a partire dalla prima grammatica della lingua cinese scritta per l' Occidente da Martino Martini a «Italia e Cina» di Giuliano Bertuccioli e Federico Masini: tutti hanno aiutato a far rimanere sempre viva

la passione per la sinologia nella penisola italiana . Il noto scrittore italiano Alberto Moravia ha scritto: «Le amicizie non si scelgono a caso ma secondo le passioni che ci dominano». Il mondo odierno sta subendo profondi cambiamenti mai visti in un secolo, di fronte a ciò la storia ci affida la responsabilità di innalzare i rapporti sino-italiani e portarli a un nuovo livello e di tutelare insieme la pace, la stabilità e di far crescere la prosperità. Io desidero, con questa mia visita, di tracciare, insieme ai leader italiani, le linee guida

dei rapporti bilaterali e di condurli nella nuova era. Siamo pronti, insieme alla controparte italiana, a sviluppare ulteriormente il partenariato strategico globale, a stringere maggiormente i legami ai massimi livelli e a rafforzare la cooperazione a tutti i livelli tra i nostri governi, parlamenti, partiti ed enti locali; a rafforzare la comunicazione politica, a promuovere la fiducia e i matching strategici, a continuare a comprendere e a sostenere a vicenda gli interessi e i temi più cari alla controparte

e a gettare le basi politiche dei rapporti bilaterali.

Siamo pronti, insieme alla controparte Italiana, a costruire insieme la Belt and Road - la Nuova Via della Seta, sviluppando appieno i punti di forza storici, culturali e geografici che la cooperazione tra i due Paesi sotto l' egida della Belt and Road può portare. Impegnandoci a collegare l' idea di interconnessione e connettività propria dell' iniziativa Nuova Via della Seta ai progetti italiani di «costruzione dei porti del Nord» e «investire in Italia» al fine di creare una nuova era per la Belt and Road in settori

come la marina, l' aeronautica, l' aerospazio e la cultura. Siamo pronti, insieme alla controparte italiana, ad ampliare i settori della cooperazione fattiva. La Cina continuerà ad ampliare la sua apertura con strumenti come l' organizzazione, su base annuale, di eventi come la China Import Expo che permettono di condividere le grandi opportunità che il mercato cinese presenta con i Paesi del resto del mondo, Italia compresa. Italia e Cina possono sviluppare il potenziale di cooperazione in settori come la logistica portuale, il trasporto marittimo, le telecomunicazioni e il medico-farmaceutico e incentivare le rispettive aziende ad avviare progetti di cooperazione nei mercati terzi per realizzare una cooperazione

e di mutuo vantaggio e che risponda agli interessi di tutti. Siamo pronti, insieme alla controparte Italiana, a stringere ancora di più i contatti in ambito umanistico-culturale. Cina e Italia, in quanto Paesi che detengono il maggior numero di siti Unesco al mondo, vantano ricchissime risorse turistiche e culturali. I due Paesi devono rafforzare i gemellaggi tra i loro siti Unesco e incoraggiare la co-organizzazione di mostre d' arte ed esposizioni dei patrimoni culturali, la co-produzione di opere cinematografiche e audiovisive da parte degli istituti e organizzazioni culturali. Dobbiamo consolidare l' insegnamento delle nostre lingue, promuovere gli scambi tra persone in modo da apportare un nuovo e maggiore contributo alla diversità culturale mondiale e all' incontro,

all' apprendimento reciproco tra universi culturali diversi. Siamo pronti, insieme alla controparte Italiana, a rafforzare il coordinamento sull' agenda internazionale e in seno alle organizzazioni multilaterali. La Cina è disponibile per consolidare la comunicazione e la sinergia con l' Italia in seno alle Nazioni Unite, al G20, all' Asem e all' Organizzazione Mondiale del Commercio su tematiche come la governance globale, il mutamento climatico, la riforma dell' Onu e del Wto e altre questioni rilevanti, al fine di tutelare gli interessi comuni, promuovere il libero scambio e il multilateralismo e proteggere la pace

e la stabilità mondiale e consentire uno sviluppo fiorente. Ripercorrendo la storia degli ultimi 50 anni è evidente come i rapporti sino-italiani abbiano radici profonde e abbiano già ottenuto numerosi risultati. Guardando alla nuova era, la cooperazione sino-italiana ha un futuro roseo e prospettive di sviluppo ampie. Il popolo cinese è ansioso di unire le forze con gli amici italiani per coltivare insieme il terreno dei rapporti bilaterali e far sì che possa giungere a una nuova e più ricca fioritura e che l'

amicizia tra Cina e Italia possa rinnovarsi costantemente.

IL PREMIER IN PARLAMENTO

Conte: l' intesa fa i nostri interessi Non lede gli accordi con Ue e Usa

Boccia: «Mi sembra che sia una sintesi. Sì a una logica bidirezionale»

Gerardo Pelosi

ROMA Una scelta puramente economica giustificata dalla necessità di riequilibrare la bilancia commerciale con la Cina che vede ad oggi un deficit per l' Italia vicino ai 18 miliardi di dollari. Così il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha cercato di depotenziare il dossier "Via della Seta" in una comunicazione al Parlamento approvata a maggioranza.

«Stiamo parlando - ha spiegato Conte - di una grande infrastruttura, un grande progetto che offrirà nuove opportunità alle nostre aziende nel ridefinire le linee di traffico commerciali: nuovi scali, nuovi corridoi commerciali. Non vogliamo perdere nessuna chance». Ma su un punto Conte è stato molto chiaro: «Il memorandum non presenta alcun rischio per i nostri interessi nazionali ed è pienamente in linea con la strategia dell' Ue e non mette minimamente in discussione la nostra collocazione euro-atlantica».

Un giudizio positivo sul compromesso raggiunto è stato espresso dal presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia: «Mi sembra che si sia trovata una sintesi, grazie anche all' intervento del premier. Il memorandum è un' aspettativa, non entra nel merito di grandi asset. E su questi è evidente che il patrimonio infrastrutturale del Paese non possa essere venduto o svenduto a nessuno». È quindi «chiaro che tutto questo deve servire in una logica bidirezionale».

Nel Mou che verrà firmato a Villa Madama sabato mattina tra Conte e il presidente cinese Xi Jinping sono inseriti numerosi caveat in accordo con i principi dell' Agenda 2030, l' Agenda 2020 di cooperazione Ue-Cina e la Strategia Ue per la connettività euroasiatica. Si rispettano inoltre i principi, condivisi in ambito europeo, di mutuo vantaggio, reciprocità, trasparenza, sostenibilità, tutela della proprietà intellettuale, la creazione di un "level playing field". «Vorrei poi rimarcare - ha precisato Conte - che altri Stati membri, pur non avendo stipulato analoghe intese con Pechino, già collaborano molto più di noi su questa iniziativa ma l' Italia ha scelto un approccio trasparente». In una risoluzione della Camera concordata tra Lega e M5S la maggioranza impegna il Governo a «confermare che siano state effettuate le necessarie verifiche e completate le valutazioni necessarie per procedere a sottoscrivere il memorandum» sulla Via della Seta e «ad assicurare che gli accordi ad esso collegati non interessino aspetti economico-commerciali di valenza strategica». La risoluzione impegna inoltre il Governo «a garantire che ognuno degli strumenti bilaterali in via di sottoscrizione sia compatibile con il mantenimento delle tradizionali relazioni transatlantiche».

Nel corso di una riunione tecnica ieri sera a Palazzo Chigi sono stati esaminati gli accordi più importante del memorandum. Ne sono stati rimodulati alcuni (quello sui porti) mentre altri sono stati rinviati (in materia finanziaria e agricola).

Ma il vicepresidente del Copasir (controllo sui servizi di informazione) Adolfo Urso (Fdi) che oggi con la sua fondazione Fare futuro presenterà alla Camera uno studio dell' International Institute for Strategic studies di Bruxelles sulla strategia cinese nel "dual use" civile e militare, ha manifestato grande preoccupazione per l' assenza di una posizione italiana sul nuovo posizionamento europeo verso la Cina che sarà discusso al prossimo Consiglio europeo: dal piano sul digitale ai provvedimenti per frenare le aziende che investono utilizzando aiuti di Stato alle regole sul cyber al regolamento sullo screening degli investitori dove l' Italia si è opposta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La collaborazione commerciale tra Italia e Cina è entrata in una nuova epoca dallo sviluppo completo

testo non disponibile



Benefici reciproci dall'aumento del numero di convogli ferroviari tra Cina e Unione Europea

testo non disponibile



Cinque tipi di connessioni in cui la Nuova Via della Seta ha portato grandi risultati

testo non disponibile



Il braccio di ferro Lega-M5S

Governo, sì all' intesa con la Cina un decreto per blindare le aziende

Confermati i patti sui porti di Genova e Trieste, ma nel pacchetto Brexit previsto oggi in Cdm si rafforza il golden power sulla tecnologia 5G. Caos sulla sblocca- cantieri: per Conte va varata oggi, il no di Salvini

CARMELO LOPAPA

roma Gli accordi con la Cina vengono rivisti e corretti. E adesso il patto sulla Via della Seta con il presidente Xi Jinping, in visita di Stato venerdì e sabato, potrà essere siglato. Il governo gialloverde dopo le scintille dei giorni scorsi trova al suo interno un' intesa per salvaguardare di più e meglio gli interessi italiani, proprio alla luce del Memorandum e dei protocolli con Pechino.

Sulle telecomunicazioni, in particolare sulla tecnologia strategica 5G, e sui porti le modifiche più pesanti. Era stata la Lega a insorgere, denunciando i rischi di "colonizzazione" e quelli riconducibili alla sicurezza nazionale sui quali si erano espressi per via diplomatica anche l' Amministrazione Trump e l' Ue. Ieri la svolta. Proprio il numero due del partito di Salvini, il sottosegretario alla Presidenza Giancarlo Giorgetti, chiude col premier Giuseppe Conte la norma che introduce la stretta sul terreno più sensibile, quello appunto delle telecomunicazioni. Con tanto di corsia preferenziale per darle immediata applicazione, prima della sottoscrizione del patto coi cinesi: il decreto sulla Brexit (in difesa di cittadini e aziende italiane in Gran Bretagna) che sarà varato nel Consiglio dei ministri di oggi.

In particolare, viene rafforzato il cosiddetto " Golden power" a tutela delle aziende strategiche italiane: scalabili ma a questo punto non oltre una certa soglia di sicurezza. E il campo di prima applicazione diventano i bandi sulla tecnologia 5G, che altrimenti sarebbero stati esposti alla presenza tecnologica cinese. La norma estende l' obbligo di notifica (già esistente) anche agli acquisti da parte di imprese pubbliche o private che hanno ad oggetto reti di comunicazione basate sul 5G.

Nel corso di una riunione tecnica a Palazzo Chigi, col premier Conte, il ministro degli Esteri Moavero e lo stesso Giorgetti vengono rimodulati anche altri protocolli italo-cinesi. A cominciare da quelli sui porti, anch' essi strategici, di Trieste e Genova. I rischi di " colonizzazione" vengono neutralizzati in quel caso coi vincoli previsti dalla legislazione europea. L' adesione alla Via della Seta «non mette in discussione la nostra collocazione euro atlantica », diceva ieri il capo del governo alle Camere in vista del Memorandum. Soddisfatto adesso lo è anche Giorgetti: « Non ci sono più gap sulla sicurezza, vengono meno i motivi di preoccupazione, per noi e per gli alleati ». Resta il fatto che alla firma col presidente cinese, ci saranno Conte e il vice Di Maio, ma non Salvini, che resterà lontano da Roma (Milano prima, Cernobbio poi).

Ma se il decreto Brexit sarà varato in Consiglio dei ministri, il provvedimento « sblocca cantieri » rischia di arenarsi. Per Conte e Di Maio oggi «si farà». Per la Lega no: «Al momento non c' è un testo condiviso », spiega il sottosegretario allo Sviluppo Armando Siri. Mancherebbero le norme di supporto all' edilizia privata, l' elenco delle grandi opere (del Nord) che si sbloccherebbero, un commissario unico per i cantieri più importanti. Servirà forse l' ennesimo vertice a tre prima del cdm. Perché a sentire Salvini ancora ieri sera, «così com' è il decreto noi non lo votiamo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE POSIZIONI DI FERCARGO E FEDERLOGISTICA

La logistica italiana divisa sulle opportunità della nuova 'Via della seta'

PAOLO PITTALUGA

Xi in Italia e scambi commerciali che dovrebbero crescere. Opportunità o pericolo? Gli addetti dei trasporti non hanno una visione univoca.

«Sarà - afferma Giancarlo Laguzzi, presidente Fercargo - un'opportunità o un pericolo in base ai criteri che regoleranno gli scambi, non ha senso essere aprioristicamente favorevoli o contrari. In Italia i terminal portuali hanno azionisti stranieri ed alcuni cinesi e mi pare che abbiano dato un positivo contributo. Finanziando la Cina buona parte del debito di molti Paesi, la trattativa per quelli occidentali parte da una posizione di svantaggio, ma abbiamo bisogno di alleanze che assicurino la reciprocità. Se vogliamo sviluppare i nostri porti che subiscono lo strapotere di quelli del nord Europa servono due condizioni: l'incremento delle merci dall'Oriente e i corridoi Ten T per trasportarle con i treni oltre le Alpi».

Quindi vedete prospettive di crescita per i vostri associati? «Le opportunità per noi, come per la logistica, sono interessanti. C'è poi la Via della seta ferroviaria che potrebbe portare qualche opportunità ma dimensionalmente inferiore a quella a servizio dei porti. Oggi ci sono 5-6 coppie di treni al giorno che dalla Cina vanno e vengono per l'Europa, tutti da e per Duisburg in Germania. In Italia era partito un servizio diretto per la Cina dal terminal di Mortara che però oggi fa hub su Duisburg perché non c'era merce sufficiente nell'export. Un altro servizio diretto è stato recentemente avviato dal terminal di Melzo ma è presto per capire se si consoliderà».

Siete pronti alla sfide che nuovi rapporti con Cina e Paesi orientali potrebbero presentare? «La logistica italiana deve essere in grado di competere con quella internazionale e perché ciò avvenga sono importanti le infrastrutture. È facile usare il dibattito sulla Tav come esempio. Originariamente il corridoio Ten T (Lisbona-Kiev) era stato proposto dall'Ue a nord delle Alpi perché così si evitava di costruire due tunnel (uno tra Francia-Italia ed uno tra Italia-Slovenia) ed a Basilea si incrociavano i flussi del Reno e la domanda di merci del bacino industriale della Rhur. L'Italia riuscì a farlo passare a sud per rendere più competitivi i nostri porti rispetto a quelli del nord ed oggi, per noi incredibilmente, potremmo perdere l'opportunità. È pazzesco assistere ad analisi costi-benefici limitate a partenza e fine di una galleria senza considerare l'effetto che un nuovo valico internazionale ha sul sistema industriale e portuale del nord Italia».

Fercargo apre dunque ai cinesi, non così Federlogistica. «Giustificare il teorico traffico marittimo crescente 'da' e 'per' il Far east per motivare l'adesione italiana alla Via della seta è una pericolosissima semplificazione, a tratti una vera mistificazione», afferma il presidente Luigi Merlo. «Se fosse vera questa tesi, ogni nazione dovrebbe gestire un porto o la ferrovia nei Paesi con cui commercia - prosegue - e non si capisce perché l'unica condizione per incrementare i traffici con la Cina dovrebbe essere quella di cedere pezzi di sovranità del nostro Paese». Allora non commerciamo con Pechino? «Servono regole comuni, libero scambio, accordi doganali, reciprocità, lotta alla contraffazione, infrastrutture: questo favorirebbe gli scambi indipendentemente dal gestore delle infrastrutture.

È paradossale che mentre l'Italia rischia di perdere quelle europee per la Tav, cerchi risorse dalla Cina per altre opere ed è altrettanto assurdo che, mentre l'Ue mette in discussione l'assetto della portualità italiana sul tema di aiuti di Stato, si impedisca a una nazione di investire nelle infrastrutture consentendo invece di farlo a un'altra nazione. Se si completasse il disegno di Pechino, in 10-15 anni si rischierebbe di veder dipendere da un unico Paese il 70% delle infrastrutture strategiche mondiali».

RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Manifesto

Focus

A Verona c'è un mega ritratto di Xi Jinping realizzato su un terreno di 20mila mq dall'artista Dario Garbain

Conte: «Firmare ci conviene» Cina: «Avete bisogno di noi»

Il premier riferisce in Parlamento: «Memorandum fa i nostri interessi e non è vincolante»

Mentre il primo ministro italiano Giuseppe Conte riferiva al parlamento circa la firma del memorandum of understanding con la Cina - «il contenuto è stato negoziato per lunghi mesi con Pechino, coinvolgendo tutte le amministrazioni interessate, non presenta alcun rischio per i nostri interessi nazionali ed è pienamente in linea con la strategia dell'Ue» dalla Germania arrivava la notizia secondo la quale Berlino non avrebbe alcuna intenzione di escludere la Huawei dalle gare per i bandi delle connessioni 5G.

LA CANCELLIERA Angela Merkel ha spiegato infatti che la Germania «non ha intenzione di escludere alcuna azienda dalla sua asta 5G di per sé ma preferisce che gli offerenti possano soddisfare determinati requisiti». Quanto alla Huawei, Jochen Homann, presidente della Federal Network Agency, che supervisiona l'asta, ha specificato che «è un fornitore importante, già presente nelle nostre reti, sarà difficile fare a meno di tali società e questo non è affatto ciò che vogliamo. Si applicano le stesse regole, sia che tu venga dalla Svezia o dalla Cina».

Interessante questa scelta tedesca, perché Berlino pare gestire con estrema serietà e rigore uno dei punti più discussi in Italia: come più volte la Lega ha voluto sottolineare, con la Cina va bene quasi tutto, ma non si tocchi il tema delle tele comunicazioni così come vogliono gli americani.

Così mentre il premier Conte cercava di convincere il parlamento della bontà di un memorandum che in realtà non tocca gli argomenti più spinosi (e ci saranno poi da confermare eventualmente tutte le firme previste, quelle smentite, quelle ancora in forse) Berlino ribadiva la propria volontà a procedere secondo le proprie regole.

L'ITALIA, TRA CINA, USA E UE, ri mane in mezzo al guado: questo governo firmerà un accordo «non vincolante» come ha specificato Conte e che finirà per tramutarsi in una sequela di potenziali accordi che potrebbe non portare a un grande passo in avanti le relazioni tra Cina e Italia. Nonostante Conte abbia più volte, nel corso del suo intervento, sottolineato come il memorandum italiano possa costituire un valido punto di partenza anche per altri paesi europei.

A margine del discorso di Conte, il governo pentastellato ogni giorno scopre una cosa nuova e ci elargisce queste conoscenze rendendole note a tutti. Il vice premier Di Maio ad esempio, ieri ha specificato che in Cina c'è un mercato e che sarà «il prossimo interessato al Made in Italy». Il grande conoscitore della Cina in seno alla compagine governativa, il sottosegretario Michele Gera ci, dovrebbe avvisare il nostro vice premier che in Cina un mercato florido per il Made in Italy c'è da tempo, perché la Cina da anni, diciamo una ventina, non è più un paese rurale e povero, ma uno degli stati più avanzati in termini di mercati e export e import di prodotti.

DA PECHINO del resto hanno fatto notare, non senza una certa ironia sottile, come stanno le cose. Un articolo apparso sul Global Times, quotidiano affiliato al Pcc e solitamente voce dei «falchi» di Pechino ha specificato che «l'Italia è nell'urgente necessità di investimenti cinesi nelle sue piccole e medie imprese, nell'innovazione finanziaria, nelle energie rinnovabili e in un'ampia serie di progetti infrastrutturali incluse telecomunicazioni, strade pubbliche, ferrovie e shipping. I trasporti, soprattutto i porti, e la logistica saranno il primo focus per la cooperazione della Belt and Road per il futuro prevedibile».

Tutto questo, «malgrado l'Italia sia rimasta impantanata nella crisi finanziaria internazionale e nella crisi del debito sovrano europeo, mantiene ancora la guida globale su scienze e innovazione tecnologica e manifattura meccanica, tra i vari settori. Ed è la terza più grande fonte di acquisizione di tecnologia della Cina nell'Unione europea».



Il Manifesto

Focus

Pechino ha voglia di Tav. E di porti

La Nuova via della seta è principalmente un progetto infrastrutturale: si tratta infatti di un piano di investimenti e cooperazione economica che potrebbe coinvolgere 65 paesi, ovvero oltre 4 miliardi di persone - il 62% della popolazione mondiale - e un terzo del Pil mondiale. Parte dall' Asia, e passa per il Sud est asiatico, il Medio oriente, l' Africa fino ad arrivare in Europa. Prevede due tratte commerciali, una marittima e una terrestre.

La Cina ha bisogno che le proprie merci possano viaggiare rapidamente così come ha bisogno che arrivino rapidamente le merci di cui ha bisogno.

La Cina ha bisogno di Tav.
Roma farebbe bene a saperlo.

LE NUOVE VIE DELLA SETA

Pechino ha voglia di Tav. E di porti

**Conte: «Firmare ci conviene»
Cina: «Avete bisogno di noi»**

Pao-Valentino. Diplomatico di lusso

Telecomunicazioni e grande diplomazia

Il Piccolo

Focus

Italia-Cina sul tavolo non solo Via della Seta

Domani pomeriggio due Boeing 747 di Air China atterreranno a Roma facendo scendere sul suolo patrio il presidente cinese Xi Jinping, la first lady Peng Lyuan e una folta delegazione di businessman al seguito. È la prima visita di Stato in Italia dell'attuale capo della Repubblica Popolare, che venne nel 2009 nella veste di vicepresidente e poi, al terzo anno del suo primo mandato presidenziale, recò omaggio in Sardegna all'allora premier Matteo Renzi.

Si tratta di un'occasione importante per consolidare i rapporti con la seconda potenza economica del pianeta, che scipperà a breve il primato agli Stati Uniti. Sta soprattutto qui la valenza di questo viaggio: nell'opportunità che ci offre di interloquire al più alto livello con un Paese che coltiva la legittima ambizione di contare sempre più nella determinazione degli equilibri mondiali.

Forte di una storica vocazione al dialogo con tutte le realtà politiche della Terra, a prescindere dalle ideologie e dalle leadership, l'Italia non può che accogliere Xi con tutti gli onori e prestare la massima attenzione alle sue profferte.

La proposta di partecipare alla realizzazione delle nuove Vie della seta, e di mettere le nostre infrastrutture portuali a disposizione degli scambi commerciali con Pechino, è il tema che ha dominato il dibattito di questi giorni. Un dibattito che ha portato in primo piano, oltre alle opportunità che si schiudono per il nostro export, i rischi alla sicurezza nazionale insiti in una collaborazione troppo stretta con un regime non democratico.

L'allarme di Washington per la firma che il governo gialloverde si accinge ad apporre sul Memorandum d'intesa (Mou) sulle Vie della seta ha spaccato l'esecutivo in un'ala attenta alle ragioni del nostro maggior alleato e in un fronte che inquadra le preoccupazioni Usa come il lamento della superpotenza in declino che non si arrende alla prospettiva di un declassamento a opera del rivale in ascesa. Così, a un Movimento 5 Stelle che segnala la necessità di favorire l'apertura delle porte della Cina al Made in Italy, si contrappone una Lega titubante a rischiare di mettere sul tavolo nella trattativa con Pechino infrastrutture strategiche come i porti e la rete mobile di prima generazione.

Anche in questa circostanza, sul primo ministro Giuseppe Conte è ricaduto l'onere di trovare una sintesi tra due posizioni così divergenti. Decidendo di resistere alle pressioni americane, e di procedere con la sigla del MoU e dell'altra ventina di accordi negoziati con Pechino, Roma compie un atto nel segno della sovranità e della promozione di interessi preminenti. Interessi che non portano solo il nome dei porti di Trieste e di Genova, ma anche quelli di Cassa Depositi e Prestiti, di Terna, Intesa Sanpaolo, Danieli, Fincantieri e di altre grandi realtà economiche italiane.

Il passaggio di Xi nella nostra Penisola si concluderà con una tappa in Sicilia, la terra del presidente Sergio Mattarella che due anni fa visitò la città natale del collega cinese. Un omaggio che è anche un inno all'amicizia tra i due popoli.

- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Secolo XIX

Focus

Xi in Italia, accoglienza da re «Ma accordi solo economici»

Conte difende il memorandum sulla Via della Seta. Roma agli alleati: apripista della cooperazione

Francesca Sforza /ROMA Mentre Roma si prepara ad accogliere il presidente cinese Xi Jinping e la sua delegazione imperiale di circa 500 persone, il premier italiano Giuseppe Conte ha dovuto difendere in Parlamento il memorandum sulla nuova Via della Seta che sarà firmato sabato prossimo, al termine della quattro giorni di visita di Stato. «L' accordo con la Cina è solo di carattere economico -commerciale - ha detto Conte- quindi pienamente legittimo». E «porterà crescita» per il Paese, con «grandi utili» per le nostre aziende di «grande know-how» nei grandi progetti in cantiere.

Le maggiori preoccupazioni si sono registrate però fuori dal Parlamento: gli americani sono i primi ad aver recapitato a Roma le loro perplessità, seguiti dai francesi, che hanno precisato il differente taglio della vi sita di Xi a Parigi rispetto a quella italiana. Siamo in effetti il primo Paese del G7 a firmare un memorandum con la Cina (il quattordicesimo in assoluto). A questa osservazione pare che un diplomatico italiano, rispondendo a un collega americano, abbia fatto notare che se qualcuno doveva cominciare, non sarebbe potuto essere altri che l' Italia, come qualsiasi carta geografica suggerisce.

Tra l' altro, facevano notare fonti diplomatiche Ue, il memorandum può essere un modo per costringere i cinesi a misurarsi per la prima volta con un linguaggio europeo, e quindi fare da apripista per futuri modelli di cooperazione. Un accordo dal valore politico, dunque, non un contratto: per quelli bisognerà valutare gli accordi che dal memorandum discenderanno. In altre parole, se qualcuno si vende un **porto**, non è perché lo ha scritto sul memorandum, ma perché non ha fatto un buon accordo. Non sono tuttavia peregrine le preoccupazioni sugli accordi futuri: si tratterà infatti di mettere al lavoro task force specializzate nella valutazione di ciascuno di essi e prevedere eventuali indurimenti sulla legge che regola gli investimenti straniera, la cosiddetta Golden Power. Da Bruxelles, il ministro degli Esteri Moavero ha dichiarato, proprio ieri, che «l'Unione Europea sta riflettendo su una estensione del Golden Power», cioè del potere dello Stato di opporsi o porre un veto su determinate operazioni di natura straordinaria che riguardino settori strategici. Che il linguaggio europeo si debba misurare in modo crescente con quello dei cinesi è del resto un dato inevitabile. I primi a rendersene conto, in queste quattro giornate romane, saranno i responsabili del cerimoniale, ancora non del tutto definito nei suoi dettagli proprio a causa delle continue trattative su qualsiasi cosa, dal tempo di lettura degli accordi a Villa Madama fino al numero delle penne da mettere sui tavoli.



Conte, l' intesa con la Cina è in linea con gli interessi dell' Italia, delle sue esportazioni e dei suoi porti

I nostri scali commerciali - ha sottolineato il presidente del Consiglio - non saranno bypassati dai nuovi traffici Il memorandum of understanding sulla Nuova Via della Seta che il governo italiano sottoscriverà con quello cinese è in linea con gli interessi nazionali dell' Italia, delle sue esportazioni e dei suoi scali portuali. Lo ha sottolineato oggi alla Camera dei deputati il presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, intervenendo in aula in vista del Consiglio europeo in programma giovedì e venerdì prossimi, con la cena di lavoro della prima giornata che riguarderà appunto i rapporti tra l' Unione Europea e la Cina in previsione del vertice UE-Cina in programma per il 9 aprile. Ricordando che il vertice Unione Europea - Cina a Bruxelles avverrà a poco più di due settimane dalla conclusione della visita di Stato del presidente Xi Jinping in Italia, Conte ha anticipato che agli omologhi europei giovedì ribadirà «la piena coincidenza tra la visione italiana del rapporto con la Cina e la strategia seguita dall' Unione Europea che - ha precisato - sarà persino rafforzata dall' approccio italiano». Il premier italiano ha specificato che il memorandum che il governo firmerà con Pechino sull' iniziativa Belt and Road «non è un accordo internazionale, non crea vincoli giuridici; se proprio volessimo definirlo, se lo dovessi definire da un punto di vista tecnico - ha chiarito - lo definirei, più correttamente, un' intesa programmatica che, ribadisco, pur non dando luogo a impegni giuridicamente vincolanti, delinea obiettivi, principi, modalità di collaborazione nell' ambito dell' iniziativa Belt and Road che, come sapete, è un grande progetto di connettività infrastrutturale euroasiatica che, sin dal suo lancio, nel 2013, ha attirato l' interesse dell' Italia». «La nostra attenzione economico-commerciale nei confronti di questa infrastruttura e della Cina - ha proseguito Conte rivolgendosi all' assemblea di Palazzo Montecitorio - è pienamente legittima ed è giustificata proprio alla luce dei nostri interessi nazionali. Per questa via - ha sottolineato il presidente del Consiglio - potremo potenziare il nostro export verso un mercato di dimensioni enormi; le nostre imprese avranno la chance di essere direttamente partecipi della realizzazione di nuovi e importanti investimenti infrastrutturali, la nostra penisola, segnatamente i nostri porti, i nostri scali commerciali, non saranno bypassati dai nuovi traffici, ma potranno anch' essi godere, a pieno titolo, dei vantaggi economici e valorizzare la loro posizione geografica di terminali naturali di questa nuova Via della seta». «Attenzione - ha evidenziato ancora Conte - il perimetro del memorandum of understanding sulla Belt and Road è squisitamente economico-commerciale, non mette minimamente in discussione la nostra collocazione euro-atlantica. Il suo contenuto, negoziato per lunghi mesi con Pechino, coinvolgendo tutte le amministrazioni interessate, non presenta alcun rischio per i nostri interessi nazionali ed è pienamente in linea con la strategia dell' Unione Europea, promuovendola, anzi, come nessun Paese membro ha fatto finora nel suo dialogo con Pechino. Il memorandum, infatti, imposta con estrema chiarezza la collaborazione sulla Belt and Road, in raccordo con i principi dell' Agenda 2030, l' Agenda 2020 di cooperazione Unione Europea-Cina e la strategia dell' Unione Europea per la connettività euroasiatica, che sono capisaldi dell' approccio dell' Unione Europea verso la Cina. Esso, il memorandum, promuove, inoltre, con forza i principi condivisi in ambito europeo di mutuo vantaggio, reciprocità, trasparenza, sostenibilità, tutela della proprietà intellettuale, sino a creare un vero e proprio level playing field. Posso rivendicare, a buon titolo, che il nostro approccio alla Belt and Road è tra i più lungimiranti ed efficaci che siano stati mai applicati in ambito europeo». «C' è un altro aspetto che vi invito a considerare - ha proseguito Conte - altri Stati membri, pur non avendo stipulato analoghe intese con Pechino, già collaborano, molto più di noi, su questa iniziativa. L' Italia ha scelto un approccio trasparente, formalizzando la collaborazione con la Cina in una cornice ben definita, e, per questa via, ha preferito esplicitare con chiarezza i pilastri fondamentali di matrice europea da cui ci lasciamo ispirare. Rispetto ai memorandum of understanding firmati da altri Paesi, fuori e dentro l' Unione europea, il nostro stabilisce un raccordo molto più esplicito con le linee e le norme dell' Unione europea, e promuove con più forza i valori e gli interessi dell' Italia».



19 marzo 2019

19 marzo 2019

Conte, l'intesa con la Cina è in linea con gli interessi dell'Italia, delle sue esportazioni e dei suoi porti

I nostri scali commerciali - ha sottolineato il presidente del Consiglio - non saranno bypassati dai nuovi traffici

Il memorandum of understanding sulla Nuova Via della Seta che il governo italiano sottoscriverà con quello cinese è in linea con gli interessi nazionali dell'Italia, delle sue esportazioni e dei suoi scali portuali. Lo ha sottolineato oggi alla Camera dei deputati il presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, intervenendo in aula in vista del Consiglio europeo in programma giovedì e venerdì prossimi, con la cena di lavoro della prima giornata che riguarderà appunto i rapporti tra l'Unione Europea e la Cina in previsione del vertice UE-Cina in programma per il 9 aprile.

Ricordando che il vertice Unione Europea - Cina a Bruxelles avverrà a poco più di due settimane dalla conclusione della visita di Stato del presidente Xi Jinping in Italia, Conte ha anticipato che agli omologhi europei giovedì ribadirà «la piena coincidenza tra la visione italiana del rapporto con la Cina e la strategia seguita dall'Unione Europea che - ha precisato - sarà persino rafforzata dall'approccio italiano».



Giuseppe Conte

Il premier italiano ha specificato che il memorandum che il governo firmerà con Pechino sull'iniziativa Belt and Road «non è un accordo internazionale, non crea vincoli giuridici; se proprio volessimo definirlo, se lo dovessi definire da un punto di vista tecnico - ha chiarito - lo definirei, più correttamente, un'intesa programmatica che, ribadisco, pur non dando luogo a impegni giuridicamente vincolanti, delinea obiettivi, principi, modalità di collaborazione nell'ambito dell'iniziativa Belt and Road che, come sapete, è un grande progetto di connettività infrastrutturale euroasiatica che, sin dal suo lancio, nel 2013, ha attirato l'interesse dell'Italia».

«La nostra attenzione economico-commerciale nei confronti di questa infrastruttura e della Cina - ha proseguito Conte rivolgendosi all'assemblea di Palazzo Montecitorio - è pienamente legittima ed è giustificata proprio alla luce dei nostri interessi nazionali. Per questa via - ha sottolineato il presidente del Consiglio - potremo potenziare il nostro export verso un mercato di dimensioni enormi; le nostre imprese avranno la chance di essere direttamente partecipi della realizzazione di nuovi e importanti investimenti infrastrutturali, la nostra penisola, segnatamente i nostri porti, i nostri scali commerciali, non saranno bypassati dai nuovi traffici, ma potranno anch'essi godere, a pieno titolo, dei vantaggi economici e valorizzare la loro posizione geografica di terminali naturali di questa nuova Via della seta».

«Attenzione - ha evidenziato ancora Conte - il perimetro del memorandum of understanding sulla Belt and Road è squisitamente economico-commerciale, non mette

Conte: l'intesa sulla Belt and Road è commerciale

Il suo contenuto non presenta alcun rischio per i nostri interessi nazionali

Massimo Belli

ROMA Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, questa mattina ha parlato alla Camera per riferire ai deputati le comunicazioni in vista del Consiglio europeo del 21 e 22 Marzo e del Memorandum d'intesa con la Cina sulla Via della seta. Il prossimo Consiglio europeo, ha detto il premier, assume una valenza politica particolare, perché si svolge due mesi prima delle elezioni per il Parlamento europeo. Parlando poi del Mercato Unico, Conte ha auspicato un suo rafforzamento e approfondimento con rimozione delle barriere ingiustificate, in particolare nel settore dei servizi, con sollecitazione per la Commissione a prospettare e realizzare una visione di lungo periodo per il futuro industriale dell'Europa. Investimenti nella ricerca e nell'innovazione. Un'equa competizione all'interno del Mercato Unico e a livello globale, con una politica commerciale ambiziosa e che protegga l'Ue contro le pratiche scorrette, sono le azioni che il presidente del Consiglio pone al centro del prossimo Consiglio. Quanto alla politica commerciale, è fondamentale preservare la coesione dell'Ue nei confronti degli altri attori globali, dagli Stati Uniti alla Cina. Il perimetro del Memorandum of Understanding sulla Belt and Road è squisitamente economico-commerciale e non mette minimamente in discussione la nostra collocazione euro-atlantica, ha poi precisato. Il suo contenuto non presenta alcun rischio per i nostri interessi nazionali ed è pienamente in linea con la strategia dell'Ue, promuovendola anzi come nessun Paese membro ha fatto sinora nel suo dialogo con Pechino. Conte ha poi annunciato la sua partecipazione al Forum Belt and Road, in programma a Pechino il 26 e il 27 Aprile. Alla discussione al Consiglio europeo e al vertice Ue-Cina del 9 Aprile seguirà la mia partecipazione alla seconda edizione del Forum Belt and Road. Il Forum ha proseguito offrirà un'ulteriore occasione per promuovere, in uno spirito di collaborazione con Pechino, quella che deve essere la visione italiana ed europea sull'iniziativa Belt and Road. Quindi, a proposito della Brexit il premier ha sottolineato come il Governo italiano continuerà a lavorare per garantire la tutela dei diritti dei cittadini, delle nostre imprese e della stabilità finanziaria anche nell'ipotesi, poco auspicabile, di un'uscita senza accordo il 29 Marzo.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'Shipping', 'Logistica', 'Porti', and 'Autoparaporto'. The main headline reads 'Conte: l'intesa sulla Belt and Road è commerciale'. Below the headline, a sub-headline states 'Il suo contenuto non presenta alcun rischio per i nostri interessi nazionali'. The article is dated 'Pubblicato 14 ore fa il giorno 19 Marzo 2019' and is by 'Massimo Belli'. There is a photo of Giuseppe Conte speaking at a podium. To the right of the article, there are several widgets: 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' with a form for name and email; 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with a list of video thumbnails; and 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to 'Belt and Road', 'Brexit', 'Giuseppe Conte', 'Interessi nazionali', and 'Memorandum of Understanding Via della Seta'.

I porti chiusi sono una distrazione

I migranti continuano a partire e continuano a morire in mare, solo che non ce lo dice nessuno. Un esperto ci spiega le conseguenze della retorica della "fortezza"

Roma. Ieri un portavoce dell' Organizzazione internazionale per le migrazioni (Oim), Flavio Di Giacomo, ha comunicato che nella notte un barcone carico di migranti partiti dalla Libia si è rovesciato al largo di Sabrata. I superstiti sono stati 15 ma il numero delle vittime resta imprecisato. Non è un caso isolato, perché le partenze e le morti dei migranti, anche al tempo dei "porti chiusi", non si sono arrestate. A gennaio, Medici senza frontiere ha parlato di 20 cadaveri trovati sulle spiagge del golfo di Sirte. Almeno altri tre sono stati avvistati il mese successivo nella stessa zona. Nel frattempo, in Italia, l' attenzione generale era tutta concentrata sulle parole durissime rivolte dal ministro dell' Interno Matteo Salvini, che ha ribadito come l' unica politica migratoria del governo gialloverde sia quella dell'"arrestate li tutti". Il vicepremier lo ha chiarito anche ieri, nel corso di una riunione al Viminale sul caso della nave umanitaria Mare Jo nio. (Gambardella segue nell' inserto IV)



Anche nel Mediterraneo svuotato dalle ong i migranti partono. Gli altri modelli e i dati per capirli

(segue dalla prima pagina) La Mare Jonio è rimasta per ore alla fonda a un miglio da Lampedusa, con a bordo 48 migranti salvati al largo della Libia, prima di essere autorizzata all' attracco e successivamente sequestrata. E soprattutto, ha aggiunto Salvini su Twitter, "i porti erano e resteranno chiusi". Poco importa che le convenzioni internazionali impongano il soccorso alle navi in difficoltà, che la Libia non sia considerata porto sicuro dalle Nazioni Unite e che non esistano atti approvati dal Consiglio dei ministri che dimostrino l' effettiva chiusura dei porti italiani: la retorica della "fortezza italiana" finora ha pagato moltissimo in termini politici e ha avvalorato la tesi di Salvini secondo cui "meno ne partono, meno ne muoiono". E così la percezione collettiva è che il ministro dell' Interno leghista sia riuscito una volta per tutte nell' impresa di chiudere il rubinetto dei migranti in partenza dalla Libia.

Ma la realtà è che non siamo mai stati tanto all' oscuro di ciò che accade davvero al largo di Tripoli e a ridosso delle nostre coste. Da giugno 2018, cioè da quando la Libia ha annunciato la creazione di una zona Sar (search and rescue) di sua competenza, non si hanno più comunicazioni ufficiali sulle partenze o sui naufragi. Eppure, contrariamente a quanto ripetuto dal governo italiano, migliaia di persone continuano ad attraversare il Mediterraneo. "Nonostante la stagione invernale abbia reso difficile le traversate, nonostante l' assenza di ong in quel tratto di mare e nonostante la politica dei cosiddetti 'porti chiusi', dal 1° gennaio 2018 a oggi sono partiti dalla Libia circa 1.500 migranti", spiega al Foglio Matteo Villa, ricercatore dell' Ispi.

"Di questi più di mille sono stati rispediti indietro dalla Guardia costiera di Tripoli. I morti sono stati oltre 220, meno di un centinaio quelli che sono riusciti ad arrivare in Europa".

Il dato sulle partenze e sui morti è da prendere con cautela, proprio perché la cosiddetta "Guardia costiera libica" - un gruppo di miliziani male addestrati e ancora peggio equipaggiati - non fa certo della trasparenza la sua priorità. I numeri raccolti dal ricercatore dell' Ispi dicono che anche in un Mediterraneo svuotato dalle ong i migranti continuano a partire.

"Che le organizzazioni umanitarie non siano un pull factor, come invece sostiene il governo italiano, è dimostrato dai fatti - dice Villa - Oltre alle partenze che non si sono interrotte negli ultimi mesi nonostante l' assenza di ong, c' è il caso emblematico di luglio 2017, quando gli sbarchi hanno cominciato a diminuire: nella prima metà del mese gli arrivi in Italia erano stati oltre 10 mila, nella seconda circa 500. Ma per tutto il mese le ong che operavano nel Mediterraneo sono state sempre nove".

Eppure, il messaggio salviniano è che senza le navi umanitarie sarà possibile raggiungere l' obiettivo delle partenze zero. Per farlo, secondo il ministro dell' Interno, occorre che l' Europa adotti nel Mediterraneo un sistema di respingimenti più efficace, come quello australiano. La cosiddetta Pacific Solution ha la fama di essere una misura molto stringente che prevede il confino dei migranti intercettati nell' oceano sulle isole di Nauru e della Papua Nuova Guinea. "Ma paragonare il Mediterraneo al Pacifico è un non senso", spiega Villa. "Se prendiamo i dati relativi all' Australia vediamo che la Pacific Solution ha funzionato perché l' Australia non ha mai dovuto accogliere più di 20 mila migranti in un anno. Per farci un' idea, si tratta più o meno del numero di immigrati arrivati in Italia nel 2018, quando di certo non si poteva parlare di uno stato di emergenza. Basti pensare che nel nostro paese sono arrivate 30 mila persone nel 2009, 60 mila nel 2011, 150 mila nel 2014. La politica della deterrenza adottata dall' Australia ha funzionato - ammette Villa - ma nel caso dell' Italia, visti i numeri molto più elevati, non porterebbe mai a un abbattimento delle partenze sia per il contesto geografico che è molto diverso sia perché la pressione migratoria da noi è più elevata". Nel frattempo, allora, sembra non resti altra soluzione che "arrestarli tutti", o quantomeno voltarsi dall' altra parte al prossimo naufragio.

Luca Gambardella.



Il Manifesto

Focus

Nave Jonio

I porti italiani sono aperti perché chiuderli è illegale

Resta il fatto che non esiste alcun provvedimento del Consiglio dei Ministri che abbia disposto una misura di chiusura dei porti.

Misura che sarebbe, in ogni caso, illegale sotto il profilo normativo e costituzionale.

Di conseguenza, i porti italiani erano e restano aperti. Poi intervengono spericolate decisioni politiche come la «Direttiva per il coordinamento unificato dell'attività di sorveglianza delle frontiere marittime e per il contrasto all'immigrazione illegale», resa pubblica nella notte di lunedì scorso. Secondo quel testo, tra i 50 naufraghi soccorsi dalla Mare Jonio (minori compresi), potrebbero «celarsi soggetti coinvolti in attività terroristiche o comunque pericolosi per la sicurezza o l'ordine pubblico». Dunque, invece di accertare rigorosamente l'eventuale ed effettiva pericolosità di ognuno, si sarebbe voluto tenerli a mollo tutti. Per una volta non è andata così.

Nella giornata di ieri, l'imbarcazione era rimasta a qualche centinaio di metri al largo delle coste di Lampedusa, scortata da tre navi della Guardia Costiera italiana. E aveva ricevuto un'ispezione da parte della Guardia di Finanza che, al termine dei controlli durati sei ore, dichiarava di non aver rilevato alcunché di critico: a parte le condizioni delle persone tratte in salvo, evidentemente «provate». Non c'è da stupirsi, dal momento che le stesse sono transitate dalla Libia - non certo un paese sicuro - e dai suoi centri di detenzione in cui avvengono «orrori inimmaginabili» (da un recente rapporto delle Nazioni Unite).

Dopodiché, per ragioni al momento difficilmente decifrabili e in una prospettiva che attualmente sfugge, è stato consentito l'approdo a Lampedusa. Ciò che c'è ancora da temere è - rispetto a futuri episodi simili - un comportamento ondivago da parte del Governo, lacerato al proprio interno da contrasti insanabili e soggetto a mille pressioni, oltre che a una vocazione sciaguratamente propagandistica e demagogica, tesa di volta in volta a intercettare gli umori che ribollono nel corpo profondo del paese. Non si tratta di una circostanza inedita, e non si deve pensare esclusivamente agli ultimi quattro -cinque anni. La tentazione al respingimento di migranti e richiedenti asilo ha una storia antica e meschina, che ha conosciuto un episodio, oggi totalmente dimenticato, già quindici anni fa. Era il 2004 quando la nave Cap Anamur, dell'omonima Ong di Colonia, dopo aver tratto in salvo dalle acque del Canale di Sicilia 36 profughi sudanesi, venne bloccata in mare per ben tre settimane. Stefan Schimdt, il capitano, racconta «li soccorremmo avvisando le autorità italiane e li salvammo. Poi per tre settimane ci bloccarono in mare aperto perché non ci volevano fare sbarcare sulle coste siciliane e quando finalmente ci fecero attraccare a Porto Empedocle ci arrestarono per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e fummo arrestati». E prosegue: «solo dopo cinque anni, dopo il processo, ci assolsero. Non avevamo compiuto nessun reato, avevamo salvato soltanto delle vite umane che stavano per affondare» (La Repubblica, 29 aprile 2017). Questa volta, e provvidenzialmente, la storia non si è ripetuta negli stessi identici termini. Resta un elemento costante, pur a distanza di tanti anni e che addirittura sembra precipitare: un crescente spregio verso la tutela dell'incolumità degli esseri umani, soggetta alle oscillazioni degli interessi politici.

