



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 15 aprile 2019**



Prime Pagine

15/04/2019	Affari & Finanza	6
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Foglio	9
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Giornale	10
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Giorno	11
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Mattino	12
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Messaggero	13
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Il Tempo	17
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	Italia Oggi Sette	18
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	La Nazione	19
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	La Repubblica	20
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	La Stampa	21
Prima pagina del 15/04/2019		
15/04/2019	L'Economia del Corriere della Sera	22
Prima pagina del 15/04/2019		

Primo Piano

15/04/2019	Il Resto del Carlino Pagina 73	<i>Antonio Fulvi</i>	
I porti pilastri del Made in Italy Ma la riforma non basta: serve una nuova cabina di regia			23

Trieste

15/04/2019	Il Piccolo	Pagina 22		24
<hr/>				
15/04/2019	Il Piccolo	Pagina 26	<i>Luigi dell'Olio</i>	26
<hr/>				
15/04/2019	Il Piccolo	Pagina 27		28
<hr/>				
15/04/2019	Il Piccolo	Pagina 31	<i>Piercarlo Fiumanò</i>	29
<hr/>				
15/04/2019	Il Piccolo	Pagina 35		31
<hr/>				
15/04/2019	Il Piccolo	Pagina 35		33
<hr/>				
15/04/2019	Il Piccolo (ed. Gorizia)	Pagina 14		34
<hr/>				
15/04/2019	Il Resto del Carlino	Pagina 78	<i>Antonio Fulvi</i>	35

Venezia

15/04/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 34		36
<hr/>				

Savona, Vado

15/04/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 42	<i>MICHELE COSTANTINI</i>	38
<hr/>				

Genova, Voltri

15/04/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	<i>MASSIMO MINELLA</i>	39
<hr/>				

Marina di Carrara

15/04/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 33		40
<hr/>				

Livorno

15/04/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 30		41
<hr/>				
15/04/2019	Il Resto del Carlino	Pagina 77	<i>Monica Pieraccini</i>	42
<hr/>				

Piombino, Isola d' Elba

15/04/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 11		43
<hr/>				
15/04/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15		44
<hr/>				
15/04/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 35		45
<hr/>				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Napoli

Salerno

Brindisi

Taranto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Cagliari

Messina, Milazzo, Tremestieri

Palermo, Termini Imerese

Focus

15/04/2019 **Corriere della Sera** Pagina 3

«Chiudere i porti misura occasionale E sulla Libia non giochiamo a fare i duri»

65

A&F

la Repubblica
Affari&Finanza

Villaggio Globale

Da Uber a Pinterest, il Nasdaq attende la carica delle nuove Tech
BENIAMINO PAGLIARO • pagina 16

Finanza

Carige, alleati, governance e Npl le condizioni poste da BlackRock
MASSIMO MINELLA • pagina 20

Economia

Resto al Sud: il piano ha funzionato si sono candidate 17 mila imprese
BARBARA ARDÙ • pagina 36

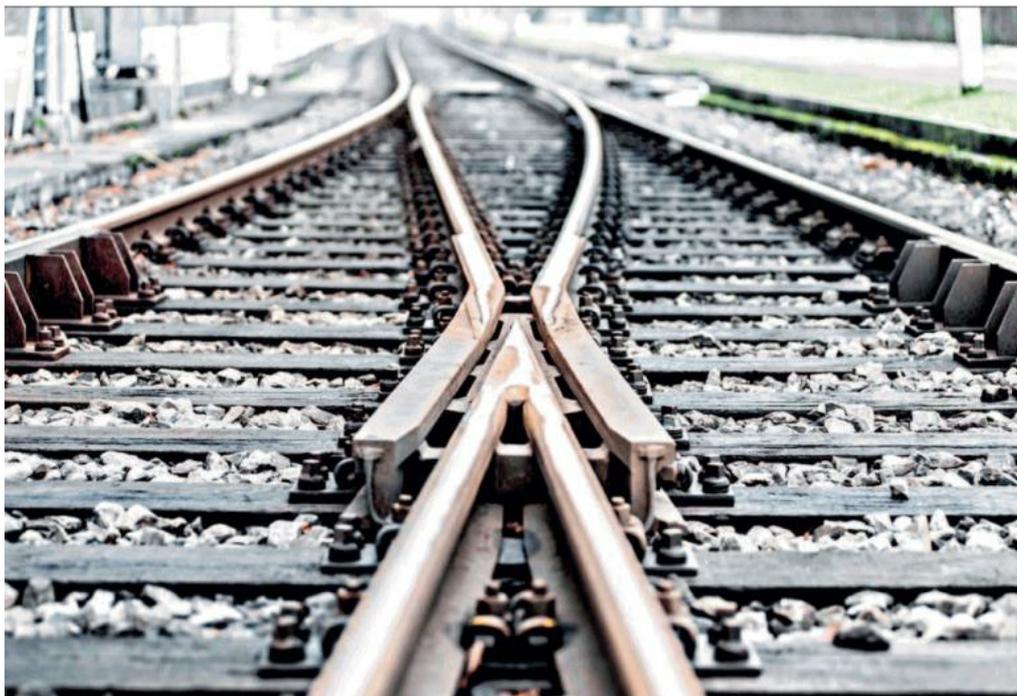
Multimedia

Si chiamano Taj Mahal e Gaza gli ultimi attacchi dei cyberpirati
ANDREA FROLLÀ • pagina 40



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

LUNEDÌ
**15
04
19**
ANNO 34
N° 15



GUSTAVE DEONLAGE/GETTY IMAGES

Fs, due ostacoli sul binario

SERGIO RIZZO, ROMA

Le Ferrovie sono alle prese con il divorzio impossibile da Anas, che ha contribuito ai buoni risultati del 2018 e con il matrimonio sbagliato con Alitalia, per cui si pensa anche ai Benetton, magari con Adr

I tamburi di guerra rullavano da tempo. Rullavano così forte che se ne udì l'eco anche alla Camera dei deputati, con l'onorevole grillina Adriana Spessotto a bombardare di interrogazioni Ferrovie e Anas. La fusione dei due gruppi pubblici proprio non gli andava proprio giù. Dicevano che era solo un maquillage dei conti pubblici, perché avrebbe fatto uscire la società delle strade dal perimetro della pubblica amministrazione alleggerendo un pochino il debito statale. Soprattutto, però, sospettavano una mossa per rafforzare il fronte renziano creando un enorme grumo di potere economico. I capi di Fs e Anas, Renato Mazzoncin e Gianni Vittorio Armani, non erano stati forse nominati dal governo Renzi? *continua a pagina 2*

Il commento

RAINER MASERA

L'OCCASIONE SPRECATA DEL DEF

Il Def avrebbe potuto/dovuto essere occasione per un mutamento di marcia nel Bilancio e nelle politiche economiche del Paese. Aldilà delle scelte operate, discusse perché aumentano la spesa corrente e lasciano comunque irrisolta la concreta applicazione della flat tax, manca un raccordo efficace e credibile con il Piano nazionale di riforma (Pnr), ovvero il documento programmatico delle strategie e delle misure che il Governo si dovrebbe impegnare a realizzare nel prossimo triennio in un'ottica di legislatura. Il filo rosso fra i due documenti doveva essere l'analisi dei nodi irrisolti e delle terapie. Due sono le grandi emergenze, peraltro strettamente collegate. Il problema del debito pubblico è prioritario, perché continua a crescere, contrariamente alle previsioni che ne preannunciavano la rapida riduzione rispetto al Pil. *continua a pagina 12*

Radar

MASSIMO GIANNINI

INTERFERENZE POPULISTE

Da "Independence Day" a "Interference Day". Dal "Giorno dell'Indipendenza" al "Giorno dell'Interferenza". La copertina dell'ultimo Economist coglie un altro punto critico dell'Evo Populista: l'autonomia delle banche centrali è sotto attacco in tutto il mondo. Trump guida la fila degli assaltatori: ha invitato la Fed a ridurre i tassi, ha evocato un possibile licenziamento del chairman Powell, e se sarà rieletto nel 2020 nominerà un altro presidente di fiducia più due nuovi governatori suoi amici. Nelle "democrazie" asiatiche le cose non vanno meglio. In Turchia Erdogan ha ingaggiato un braccio di ferro durissimo con il governatore Basci, che in autunno ha "osato" alzare il costo del denaro, nonostante i furiosi avvertimenti del Conducator. In India il primo ministro Modi, dopo una feroce offensiva contro la politica monetaria "troppo restrittiva", ha costretto alle dimissioni il presidente della Banca centrale Ujig Patel, e l'ha sostituito col più malleabile Raghuram Rajan. *continua a pagina 12*



Il caso

Antiriciclaggio salato per le banche europee

ANDREA GRECO • pagina 6



L'inchiesta

Deliveroo, così cresce l'economia a pedali

MARCO RUFFOLO • pagina 10

La Cina ha la sua luna personale.
Davvero?

Davvero.

fidelity-italia.it/asia



Rischio di perdita del capitale investito. Fidelity International si riferisce al gruppo di società che compone l'organizzazione globale di gestione di investimenti che fornisce informazioni su prodotti e servizi in determinate giurisdizioni, ad eccezione dell'Investor Relationship. Fidelity, Fidelity International, il logo di Fidelity International e il simbolo "F" sono marchi registrati da FI Limited. Il presente materiale è pubblicato da FI (Luxembourg) SA, autorizzata e regolamentata dalla CSSF (Commission de Surveillance de Secteur Financier). 5501910221.

Spettatore in abbonamento postale art. 1, legge 48/04 del 27 febbraio 2004. Roma - Supplemento di economia, investimenti e management a "la Repubblica".

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

DEL LUNEDÌ

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



Tre ore di blocco globale
Perché «cadono» i social
Voci (irreali) di complotto
di **Martina Pennisi**
a pagina 15



Domani gratis
I Quartieri Spagnoli
Quel fortino di Napoli
dove cresce il cambiamento
di **Nicola Saldutti**
chiedete l'inserto in edicola



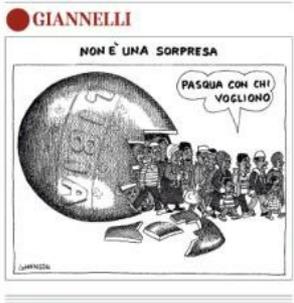
Usa, Onu, Nato
TRAMONTI
(E ABBAGLI)
D'OCCIDENTE
di **Sergio Romano**

Quando scoppiano le rivolte arabe credemmo che il fenomeno fosse limitato alla costa meridionale del Mediterraneo e fosse provocato dall'arrivo di nuove generazioni in Paesi dove i vecchi dirigenti (Ben Ali in Tunisia, Gheddafi in Libia, Mubarak in Egitto, Bashar Al Assad in Siria) non avevano saputo offrire ai loro concittadini un futuro migliore. Sbagliavamo per difetto. Poco meno di dieci anni dopo, il Grande Medio Oriente (dall'Algeria di Bouteflika al Pakistan passando per la Libia di Sarraj e Haftar, il Sudan di Omar Al Bashir, la Nigeria di Boko Haram e la Somalia delle milizie Al-Shabaab) è ancora sconvolto da un diffuso malumore popolare, colpi di Stato e, in parecchi casi, attacchi terroristici. Ognuna di queste crisi ha le sue particolari motivazioni, ma la loro concomitanza è sorprendente. Mi chiedo se molti di questi fenomeni non siano dovuti, almeno in parte, all'esistenza di tecnologie che ci permettono di vedere contemporaneamente tutto ciò che accade nell'intero pianeta. Ogni Paese cova i suoi malumori e le sue rabbie, ma i ribelli, dovunque siano, apprendono ogni giorno, accendendo la televisione o aprendo un computer, come si riempie una piazza, si mette una bomba, si rovescia un regime. Vi sono altre ragioni naturalmente. Nei 74 anni passati dalla fine della Seconda guerra mondiale siamo stati spettatori di lunghi momenti durante i quali abbiamo creduto che fosse possibile creare un ordine internazionale.

continua a pagina 28

Libia Sedicimila in fuga da Tripoli, 121 morti. Haftar va da Al Sisi per chiedere aiuto all'Egitto
Di Maio, sfida sui porti chiusi
«Misura solo occasionale. Salvini? Dica a Orbán di accogliere i migranti»
di **Emanuele Buzzi**

«C



LA RIFORMA
Quei 30 miliardi di buco nei conti con la tassa piatta
di **Federico Fubini**

Un buco di una trentina di miliardi con la «flat tax». E questo prima ancora di trovare i 50 che servono per coprire reddito di cittadinanza e pensioni anticipate a «quota 100» nei prossimi due anni. Difficile, per ora, che lo spread dell'Italia su Spagna e Portogallo scenda tanto presto.

a pagina 5



Nella foto in alto i direttori dell'ospedale di Perugia, Maurizio Valorosi ed Emilio Duca, temono di essere intercettati. Sotto vengono consegnate le tracce della prova pratica a Moreno Conti, del Pd. Nell'ultima foto un tecnico cerca dove si trovano le microspie

«Ecco i test». «Faremo tutti contenti»
di **Giovanni Bianconi**
«L

DIVISI SOLO DALLO 0,2%
Voto in Finlandia: vince la sinistra, populistici a un soffio
di **Luigi Offeddu**

IL MARESCIALLO UCCISO
«Il mio fidanzato carabinieri mai in vacanza»
di **Ilaria Sacchettoni**



Vincenzo «era timido, ero stato lo a corteggiarlo». La fidanzata del maresciallo ucciso nel Foggiano: ci volevamo sposare.

a pagina 18

DATAROOM
Export e bilancio Quanto la Brexit costerà all'Italia

di **Milena Gabanelli** e **Giuditta Marvelli**
Con la Brexit anche l'Italia pagherà un prezzo. Senza accordo tra il Regno Unito e l'Europa, Roma darà 1,2 miliardi in più al bilancio l'e. I dazi colpiranno il 5 per cento del nostro export. E andare a studiare a Londra per i nostri giovani costerà praticamente il doppio.

a pagina 13

LETTI DA RIFARE
di **Alessandro D'Avenia**

Sei felice? Abbastanza. A momenti. Rispondere «sempre» sembra impossibile: il primo ad aver descritto il metodo scientifico per riuscirci è stato Aristotele, come ben racconta Edith Hall nel recente «Il metodo Aristotele». La felicità, per il filosofo greco, è nelle nostre mani: basta realizzare il proprio potenziale e diventare la miglior versione di se stessi. Ma alla prova dei fatti la nostra costitutiva fragilità rende la meta quasi irraggiungibile: essere limitati e mancanti sembra incompatibile con la piena felicità. Siamo quindi a un bivio.

Da un lato c'è la via in salita che trasforma la mancanza in inventiva: il culto, la politica, l'arte, la scienza, il lavoro, e tutto ciò che l'uomo crea proprio perché la felicità gli manca. I Greci imboccarono

L'Uovo e la Croce
questa via e della sofferenza fecero un cammino. Non la rimossero, ma la trasformarono in occasione: non fuggirono in un mondo in cui morte e dolore non esistono, anzi ne fecero la scuola dell'arte di vivere. Il *pathos mathos*, «conoscere attraverso il dolore», è il fiero realismo di chi accetta la sofferenza come sfida creativa: «Persino nel sonno gocciola nel cuore, / e la saggezza giunge anche a chi la respinge» scrive Eschilo nell'Agamemnon. Di fronte al muro del destino i Greci provarono ad aprire una breccia: esistere è resistere, agire, creare. Per questo cercarono la bellezza immortale: tutta la loro «conoscenza», dalla politica all'arte, nasce dal tentativo di dare senso alla ferita mortale e originaria dell'uomo.

continua a pagina 25

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

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

2° RILASCIO
COLECALCIFEROLE, BAMBINO, SILLARNO, CROMIO, IODIO, FERRITO, ZINCO, ZANZIO
È Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

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

SUSTENIUM Bioritmo 3

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





Nuovo delitto in Puglia: dopo il carabiniere, ucciso ergastolano in permesso. Salvini: "Pistola elettrica alle forze dell'ordine". Ma la sicurezza è un'altra cosa



Lunedì 15 aprile 2019 - Anno 11 - n° 104
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "Perché no Tav"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

AMBIENTE Aree verdi, l'Italia rischia una multa
Così il clima impazzito cambierà la nostra tavola



◊ AMBROSI E MARONI A PAG. 10 - 11

IN FRANCIA L'inchiesta Mediapart su En Marche
L'onda di tweet anonimi: le fake news di Macron



◊ DELACROIX E ROUGET A PAG. 14 - 15

Ma mi faccia il piacere

» MARCO TRAVIGLIO

La palla in tribuna. "Il caso Umbria: tutti i partiti facciamo i conti" (Claudio Tito, Repubblica, 13.4). Quando arrestano De Vito, "5 Stelle rubano" (anche se è uno solo) e c'è il "sistema Raggi sotto accusa" (anche se la Raggi non c'entra nulla). Quando in Umbria indagano la governatrice del Pd e arrestano il segretario e l'assessore del Pd, è colpa di "tutti i partiti".

Scambi di coppia. "E invece Salvini - che si trovava dalla sera prima con la nuova fidanzata Francesca Verdini nella villa di famiglia (di lei) a Pian dei Giullari - chiama al telefono il presidente del Consiglio che ha appena terminato il suo intervento al Festival dell'Economia civile a Firenze. Anelito è accompagnato dalla fidanzata Virginia Saba" (Repubblica, 1.4). Cioè: Conte ha fregato la fidanzata a Di Maio?

Scambi di accento. "A mia figlia Francesca le ha pigliato così, sapete come sono fatti i figlioli. Certe disgrazie capitano" (Denis Verdini, ex senatore PdL e Ala, sul fidanzamento tra la figlia e Matteo Salvini, La Stampa, 10.4). Capitano o Capitano?

Slurp. "Lei incede a occhi chini e un passo indietro al suo uomo. Matteo Salvini la guida tenendola per mano, quasi la tira. Il piglio, più che da cavaliere, è da condottiero o da capitano. Francesca Verdini, abito nero e poco trucco, da cena elegante, però elegante davvero, entra alla Scala... È il suo debutto da fidanzata ufficiale del ministro a un evento istituzionale. In lungo, spalle e scollatura celati da una pudica stola, schiva con i fotografi... Sembra aver studiato da fidanzata di ministro: ha occhi solo per lui e sorrisi costumati per tutti... La sorpresa dell'esordio ufficiale della coppia, 26 anni lei, 46 lui, sono le effusioni da adolescenti. Lei cerca il contatto spalla a spalla mentre nel foyer brindano col sindaco Beppe Sala, o cerca la sua mano, al concerto diretto da Riccardo Chailly... E tubano. Francesca gli accarezza la spalla, i capelli, lo bacia a più riprese. Qui, la ragazza del passo indietro, con grazia, sorpassa a sinistra il maschio alfa. E le coccole ministeriali, essendo impossibili da ignorare, si fanno argomento di conversazione conviviale... Seguono aneddotica e chiacchiere su lui che è dimagrito perché Francesca lo fa correre tutte le mattine..." (Candida Morvillo, Corriere della sera, 10.4). E poi dicono che il giornalismo investigativo è morto.

SEGUÈ A PAGINA 13

UMBRIA I pm: la "spinta a delinquere" per i vertici dem erano le elezioni passate e future "Il Pd trucca concorsi e nomine nella Sanità in cambio di voti"

■ Per i pm, i direttori dell'Azienda Ospedaliera manipolavano i concorsi in favore dei raccomandati della politica per maturare "crediti" ed essere confermati. Prassi in incremento con l'avvicinarsi delle elezioni comunali e regionali

◊ FRANCHI, MASSARI E PACELLI A PAG. 2 - 3



Nella bufera Gianpiro Bocci e il presidente dell'Umbria, Catuscia Marini Anso



ADDIO CIARRAPICO
Vita nera da Ciarra, fascista tra Dc, B. e lodo Mondadori

■ È morto ieri a 85 anni l'imprenditore, politico ed editore. Aveva 5 condanne



◊ D'ESPOSITO A PAG. 8

PRIMO PIANO

TRADIMENTI
La grande fuga "con rammarico" da Forza Italia



◊ CAPORALE A PAG. 4

CASAL DI PRINCIPE
La rivoluzione normale in casa di Gomorra

◊ FIERRO A PAG. 17

STORIA DI COPERTINA Il gruppo punta sull'ingresso di Peugeot e sulla diluizione



Fca, il futuro è Stampubblica

◊ BOFFANO A PAG. 6 - 7

La catteriveria

Jeff Bezos, patron di Amazon, versa alla moglie 36 miliardi di dollari. Dev'essere lei nipote di Mubarak

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Le rubriche

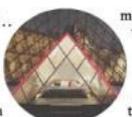
◊ HANNO SCRITTO PER NOI: AMBROSI, BOCCOLI, BUTTAFUOCO, COEN, COLOMBO, DAINA, GENTILI, LICANDRO, LUCCARELLI, MARZANO, PIZZI, SCACCIAVILLANI, TRUZZI

PARIGI Concorso per una notte nella "Pyramide"

Il Louvre si vende ad Airbnb per dormire con Monna Lisa

» TOMASO MONTANARI

Una notte con Monna Lisa: Airbnb e il Museo del Louvre rivelano un'esperienza inedita del museo. Per festeggiare i 30 anni della Pyramide, il Louvre si associa a Airbnb per offrire un accesso esclusivo al



museo e ai suoi capolavori". Il sito ufficiale del Louvre ha indetto il concorso, aperto dal 3 al 12 aprile: si trattava di scrivere, in poche righe, perché il candidato si riteneva l'invitato ideale di Monna Lisa. SEGUÈ A PAGINA 16

FORMULA E Gara delle auto da corsa elettriche

A Roma sfrecciano i bolidi L'EPrix mette d'accordo tutti

» ALESSANDRO FERRUCCI

L'anno scorso a Roma lo stupore dopo la curiosità, della serie "oh, alla fine funziona"; quest'anno la conferma, con misto di soddisfazione, per un appuntamento consolidato sotto la



mole dell'Eur, con il sibilo dei motori elettrici pronti a interpretare il circuito capitolino, il pubblico a sognare una piccola Montecarlo, gli organizzatori a sorridere nonostante il tempo plumbeo. SEGUÈ A PAGINA 23



IL FOGLIO



Redazione e Amministrazione: Via Viterbo 19 - 20124 Milano, Tel. 02 58000.1

quotidiano



Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 02/04/04 Art. 1, L. 1/02/04

ANNO XXIV NUMERO 89

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

LUNEDÌ 15 APRILE 2019 - € 1,90



Per capire i danni causati dal governo basta rileggere le 37 interviste di Conte

Populismo non significa ascoltare i bisogni del popolo, ma usare il popolo come alibi per nascondere l'incapacità di prendere le decisioni giuste per il paese. Cosa si scopre mettendo a confronto le interviste fatte in dieci mesi dal premier con la realtà dei fatti

L'anno non sarà più bellissimo, ma le previsioni restano uno spasso. Abbiamo fatto un piccolo esperimento e abbiamo riletto di getto tutte le interviste rilasciate alla carta stampata dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte dal giorno del suo insediamento come primo ministro, giugno, fino a oggi. Le interviste rilasciate dal premier sono trentasette, quattro sono state date a Repubblica, quattro sono state date al Fatto, nove sono state date alla Stampa, tredici sono state date al Corriere della Sera (sette solo a Massimo Franco) e la riletura di queste interviste è un esercizio che ci permette di rispondere a una domanda che giorno dopo giorno diventa sempre più centrale per misurare la pericolosità del governo del cambiamento: ma il presidente del Consiglio e i suoi vicepremier si rendono conto di quello che stanno facendo oppure no? La nostra carrellata veloce, velocissima, delle chiacchierate del presidente del Consiglio comincia con un'intervista alla Stampa rilasciata il 10 luglio. Dice Conte: "Un mercato del lavoro più stabile rilancia la domanda interna, con ricadute positive sui profitti d'impresa. Naturalmente non ci fermeremo qui: i prossimi passi saranno la riduzione del cuneo fiscale e la semplificazione burocratica". Nove mesi dopo, la situazione è quella che conoscete tutti. A inizio aprile il Fondo monetario internazionale ha rivisto al ribasso le stime per la crescita italiana, prevedendo nei primi mesi del 2019 un calo dello 0,2 per cento della domanda interna. *(segue a pagina quattro)*

La trasparenza, ultimo rifugio delle canaglie

Ma quale ansia di verità. Gli adoratori di Assange hanno esultato in nome della libertà di stampa una solenne turpitudine, la favola losca di un agguato politico-elettorale

Il mito della trasparenza e del giornalismo investigativo dovrebbe essere custodito con argomenti robusti, persuasivi, e ce ne sono. Nel caso di Julian Assange questi argomenti non si vedono, al loro posto un guazzabuglio di faziosità e di stupidità. Il mondo è pieno di brutti ceffi che manipolano e sorvegliano in forme occulte sistemi di decisione politica e civile chiusi, autoritari, sprovvisti di garanzie per il cittadino e per la pubblica opinione. Di questo mondo Assange non si è mai occupato, è notorio. Ha invece cercato di colpire con il pirataggio informatico la risposta militare e politica del governo degli Stati Uniti, del Congresso e del Pentagono agli attentati dell'11 settembre 2001, cioè la guerra che in Afghanistan aveva condotto all'arginamento del regime talebano e infine alla cattura di Bin Laden e quella che in Iraq ha portato all'eliminazione di Saddam e del suo sistema di potere baathista. Nel ricordo impreciso e falso di oggi, per molti quelle guerre sono state sporche, tutte le guerre d'altra parte lo sono, ma i risultati iniziali, contraddetti poi in parte dalla scelta politicamente corretta di subire la criminalizzazione, furono puliti. *(segue nell'inserto IV)*



CRISTO SI E' FERMATO A BRESCIA

Ha una crescita record in Europa. Ha trasformato in un punto di forza il suo alto tasso di immigrati. Ha fatto dei rifruti una ricchezza. Ha dimostrato che il popolo ha bisogno dell'élite (e della Tav). Reportage da un miracolo italiano, dove le ombre del Cambiamento fanno ancora più paura

di Michele Masneri

Ci sono altri posti in Italia in cui vedi terzetti di amici misti, un bianco e due di colore, che girano per i vicoli di una città pulita e ben illuminata, con negozi per altospendenti senza bottiglie rotte a terra? Come si mette insieme il più alto tasso di immigrazione in Italia e la crescita industriale, pur in un momento in cui il resto del paese ristagna come d'habitudine? Si era già stati a Brescia, a indagare l'agosto modello che rende la città di Papa Paolo VI e di Giuseppe Zanardelli quasi incomprensibile. Quando il Pd qui aveva trionfato alle ultime comunali (unicum, ancora una volta, percentuali da trionfi renziani). I numeri sulla ruota di Brescia: più 2,9 per cento di produzione industriale; immigrati al 18,5, esportazioni più 7. E ancora: disoccupazione al 5,2 per cento (la metà rispetto a

quella nazionale, 10,6); e disoccupazione giovanile pure dimezzata, 16,3 per cento contro 32,2.

Se questa provincia fosse uno stato - dicono all'Aib, l'Associazione degli industriali bresciani - con quasi 1 milione e 263 mila abitanti, sarebbe davanti a Cipro, Lussemburgo e Malta. Per il pil (39,3 miliardi di euro) verrebbe prima di Slovenia, Lituania, Lettonia. Brescia potrebbe essere un principato, e però ha un sindaco.

Nel palazzo della Loggia, Emilio Del Bono è raggiante. E non per la rielezione al primo turno, che è ormai lontana. "Ti do un dato di oggi, in particolare nella manifattura gli immigrati occupati sono il 17 per cento, contro il 12 per cento della precedente rilevazione. Il tema è quello del governo del fenomeno migratorio, e non della sua demonizzazione. Questo gli imprenditori del nord ce l'hanno ben chiaro. Se noi domani avessimo un collasso dal punto di vista dei flussi migratori, chiuderemmo bottega. Questo dicono. Quando diventeremo meno ipocriti? Quando la sinistra smetterà di trattare l'argomento in termini di accoglienza indiscriminata, e quando, nel campo avverso, invece, in termini di chiusura dei porti?".

"Trentottomila immigrati regolarmente residenti su 200 mila abitanti", recita tipo mantra il sindaco. E' chiaro che tutto funziona finché l'economia tira. E gli ultimi dati, anche se "cinesi",

registrano una frenata (più 2,9 di produzione industriale nel 2018, contro il 3,3 dell'anno precedente). "Risentiamo anche noi del rallentamento nazionale. Il mondo produttivo è in stato di insofferenza nei confronti del governo", dice poi, più serio. "Fino a qualche tempo fa ti dicevano che la Lega se non fosse per i Cinque stelle sicuramente farebbe bene. Adesso però qualcosa è cambiato: Salvini è un disastro come attenzione al sistema produttivo. Reddito di cittadinanza e quota 100 sono figlie della stessa logica, parlando a quella parte del paese non produttiva, non mettendo al centro al lavoro. E a Brescia il lavoro è anche più importante della ricchezza prodotta. Qui il lavoro è un'etica. Quello che non lavora è un lazaro, un lazzarone, non importa se locale o immigrato".

L'integrazione bresciana è dop, ormai celebre, forse poco imitabile: si fa con una massiccia dose di sicurezza, il pugno di ferro con gli estremismi, il bando a quartieri-ghetto e alla moschea ribalda che infatti non ci sono. Così la Lega non sfonda, né il Movimento 5 stelle, che alle ultime comunali si è fermato al 5 per cento. Il rione più multietnico è il Carmine, vecchio agglomerato medievale nel centro della città che poteva diventare una bomba di kebab e sciamannati ideologici, e invece è presidiato da una bella caserma della polizia, e da tante bollicine.

A Brescia si beve soprattutto Franciacorta. Maurizio Zanella comanda su Cà del Bosco, uno dei marchi più famosi di questo "champagne" bresciano, anche se lui si offende se lo si chiama così. Secondo Giacomo Malvezzi, storico quattrocentesco, il nome Franciacorta deriva dal breve soggiorno che qui ebbe Carlo Magno prima di conquistare Brescia; altro etimo forse più atten-

dibile afferma essere stato il territorio una curtis franca, cioè una zona di libero scambio. Zona delle più belle, peraltro: già lady Mary Montagu, gran signora settecentesca, qui residente dopo una vita alla corte di San Giacomo e dopo il declino politico del marito, nelle sue lettere alla figlia dice che qui si sta meglio che a Londra. Oggi il Franciacorta, che è di un secolo più antico dello champagne, comprende 99 viticoltori e 188 imbottigliatori. E una vendemmia che non si farebbe senza immigrati. "Per la vendemmia arriviamo a dare lavoro a 350 persone. Dove le troveremo?", dice Zanella. "Oltretutto il protocollo Franciacorta, di altissima qualità, vieta l'uso delle macchine, "con una sola che è in grado di sostituire 40/45 persone. Ma da noi non se ne parla".

Si torna a Brescia. Si passa da piazza della Vittoria, architettura piacentiniana muscolare, tra i cari marmi alla patria, una vineria con barista del Ghana. "In questo locale si segue una dieta religiosa" avverte un cartello. "Mangiamo ogni ben di Dio pregando di non ingrassare". Si prende la metro: Brescia ha una avveniristica metropolitana senza conducente, ben prima della Lilla di Milano, stesso modello di quella di Copenhagen ma con in più un tocco napoletano: ci sono infatti opere d'arte in tutte le stazioni. Nei primi sei anni della sua esistenza col resto dei trasporti bresciani ha avuto 15 milioni di utenti. 17 milioni di euro il ricavo annuo dai biglietti staccati del trasporto pubblico, 800 mila controlli che scoraggiano sempre più i "portoghesi" (modello Brescia). *(segue a pagina due)*

Il sindaco Del Bono (Pd):

"Salvini è un disastro come attenzione al sistema produttivo. Qui il lavoro è un'etica"

Michele Masneri è bresciano e vive a Roma. Collabora soprattutto col Foglio, per il quale è stato per un anno inviato a San Francisco. Scrive anche per Rivista Studio, Vogue e altri giornali. Ha vinto i premi Spotorno e Forte dei Marmi, ha pubblicato il romanzo "Addio Monti" (minimum fax, 2014).



il Giornale



LUNEDÌ 15 APRILE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XXXIX - Numero 15 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

MIA ECONOMIA **Dagli sportelli al fintech, come sarà la banca del futuro** servizi alle pagine 19, 20, 21 e 22

IL FUTURO DI FORZA ITALIA NON CI SONO PIÙ I TOTI DI UNA VOLTA

di **Alessandro Sallusti**

«**A**lle Europee voterò Berlusconi, ma Fratelli d'Italia è casa mia», che è un po' come dire «forza Inter ma spero che vinca il Milan». Giovanni Toti ha poche idee ma confuse, come la maggior parte di chi pensa di potersi intestare la stagione del dopo Berlusconi, che proprio per questo motivo è lontana dal divenire. Non è che il Cavaliere non voglia lasciare il timone di Forza Italia: è che non può lasciarlo a eredi, tipo Giovanni Toti, che non sanno da che parte stare o che per paura di perdere la poltrona si accodano al carro di altri.

La tradizione di Forza Italia è di fare da apripista, non il gregario e questo dovrebbe valere anche in un periodo di magra elettorale. Scimmiettare Salvini (che oggi elettoralmente vale tre volte tanto) o la Meloni (che pesa meno della metà) equivale ad ammettere di non avere più né idee né identità. Passi per il mio amico e collaboratore Francesco Alberoni, che superati i novant'anni ha tutto il diritto di provare i brividi della giovinezza candidandosi alle elezioni con Fratelli d'Italia «perché La Russa me l'ha chiesto», ma un aspirante leader liberale, come si dichiara Giovanni Toti, non può pensare di farsi strada facendo la comparsa alla corte di chi leader (sovranista) lo è già come Giorgia Meloni. Non c'è dignità e pure la credibilità, per uno che arriva dalla storia di Giovanni, lascia il tempo che trova.

Il popolo di Forza Italia, che ha eletto Toti governatore della Liguria (dove per altro come amministratore sta facendo un ottimo lavoro) è abituato a comandare, non a servire, neppure come rimedio momentaneo. Stare all'opposizione, essere minoranza anche per conseguenza di propri errori, non deve essere una vergogna inaccettabile. Inaccettabile è rinunciare alla propria identità pur di non trovarsi in quella situazione.

Non sappiamo, come qualcuno sostiene, se Toti e altri come lui abbiano fatto qualche patto con Salvini per svuotare Forza Italia dall'interno, magari anche attraverso Giorgia Meloni. Ma se così fosse sarebbero patti che riguardano il loro futuro politico personale, non il nostro e tanto meno quello del Paese. Senza una salda e autorevole componente liberale al suo interno - pure minoritaria - un centrodestra unicamente populista e sovranista è cosa che non ci può interessare, anche perché non sarebbe più, come dice la parola, un centrodestra.

Spiace dirlo, ma non ci sono più i Toti di una volta, disposti a sacrificarsi, come fece l'Enrico nazionale, anche per una causa persa.

servizi a pagina 6

ESPLODE LA RAI GRILLINA BOTTE AL TG1

*Veleni, nomine e insulti: lite furibonda fra direttore e vice
Bomba migranti dalla Libia, Salvini a un bivio*

LE CELEBRAZIONI PER I 500 ANNI DALLA MORTE

Un genio che cercava il divino Ecco chi era davvero Leonardo

di **Vittorio Sgarbi**



MAGNIFICENZA Vittorio Sgarbi spiega la grandezza di Leonardo

In quanti ci applicheremo a scrivere di Leonardo in pompa (funebre), per celebrare i 500 anni della sua morte? Mi fa rimpiangere che qui a parlarne (chissà se lo avrà fatto nella sua sterminata produzione letteraria e critica) non ci sia Giovanni Testori, che all'arte lombarda dedicò intelligenza e passione.

a pagina 24

servizi alle pagine 24-25

■ Siamo alla rissa. Un acceso dibattito tra il neodirettore del Tg1 Giuseppe Carboni in quota M5s e uno dei suoi vicedirettori è arrivato a un passo dallo scontro fisico. Uno scambio di insulti (per alcuni testimoni anche spintoni) sedato solo dall'intervento

di un altro vice. La questione è già arrivata sul tavolo dell'amministratore delegato Fabrizio Salini e ci saranno provvedimenti disciplinari.

Rio a pagina 5
servizi alle pagine 4-5

CI COSTERÀ DIECI MILIARDI IN PIÙ

«Spread su per colpa nostra» E poi Tria insabbia la flat tax

Antonio Signorini

IL PERSONAGGIO

Così il ministro «falso debole» inizia a menare

di **Marcello Zacché**

a pagina 3

a pagina 3

I GRILLINI VOLEVANO TELECAMERE PER GLI AGENTI Killer condannato ma libero E M5s si ricorda i carabinieri

Pier Francesco Borgia

EX SENATORE ANDREOTTIANO

Addio Ciarrapico sempre al centro del vero potere dai mille volti

di **Massimiliano Scafi**

alle pagine 8-9

a pagina 7

ENERGIE E RITMO UN PO' GIU'?

3 FASI

SUSTENIUM

GIORNATA

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA) SPECIFICHE PER REGIONI, C.F. 2010 (L. 101 N. 1) 2010/2008 N. 40 - M.C.L. (C.F. 2010/2008)

LA SEDICENNE SVEDESE MERCOLEDÌ DAL PAPA E Greta va a farsi benedire La paladina verde è in tour

Andrea Cuomo

Sarà la settimana santa del clima. Con la piccola «papessa» Greta, leader del movimento ambientalista spontaneo europeo, partita ieri e in giro per l'Italia con i suoi treni e i suoi cibi vegani, e con il papa Francesco pronto a riceverla, almeno così pare. Il non breve viaggio da Stoccolma a Roma sarà in treno.

a pagina 11

LO SPECIALE DEL «TG2 DOSSIER» Libri, preghiere e cappelli La nuova vita di Ratzinger

Fabrizio De Feo

FACEBOOK E WHATSAPP
I social ancora fuori uso
ci insegnano a essere asocial

di **Francesco M. Del Vigo**
a pagina 15

Ha scelto una vita di silenzio e di preghiera, un cono d'ombra per non danneggiare Bergoglio. Studia, legge libri, fa lunghe passeggiate e prega il mondo, però, non l'ha dimenticato e ieri, uno speciale Tg2 Dossier ha raccontato la nuova vita del teologo Joseph Ratzinger, che domani compie 92 anni.

a pagina 12

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.

immobildream

Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



del lunedì

OGGI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1956

IL GIORNO

LUNEDÌ 15 aprile 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 15 | Anno 20 - Numero 104 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



BRESCIA, ANCHE I MEDICI SOTTO ACCUSA

Uccisa da un folle «Nessuno vigilò»

RASPA ■ A pagina 13



Nadia Pulvirenti aveva 25 anni

SCATTA L'ISPEZIONE Le infiltrazioni a Brera? «Colpa dei tubi dell'acqua»

CONSENTI ■ A pagina 12



UNA SFIDA PER SALVINI

IL RITORNO DEL NORDISMO

di MICHELE BRAMBILLA

AL L'INIZIO degli anni Ottanta molte famiglie della provincia di Milano - ma più ancora di Varese, di Como, di Bergamo, di Brescia - cominciarono a ricevere un giornale sulla cui copertina era disegnato un uomo imbavagliato e, sotto, la scritta «L'imbarbato, tass!».

Soldi a Roma, l'altolà della Lega

In ballo 12 miliardi di debiti da ripianare. I sindaci del Nord: ora basta

FARRUGGIA, BANDERA e TROISE ■ Alle pagine 2 e 3

RINGHIO ANTISOCIAL

- GATTUSO STRIGLIA I GIOCATORI: MENO CHAT E PIÙ ALLENAMENTI
- WHATSAPP E FACEBOOK IN TILT GIORNATA NO IN TUTTA EUROPA



STRAMBI, TODISCO e commento di CANÈ ■ Alle pagine 8 e 9

INDUSTRIALI PERPLESSI

Lavorare meno, l'idea M5s divide il governo

MARIN ■ Alle pagine 4 e 5

IN LIZZA ALLE EUROPEE

Contrordine compagni, riecco i comunisti

GHIDETTI ■ A pagina 6

CARABINIERE UCCISO



«Vi racconto mio figlio, eroe italiano»

BELARDETTI ■ A pagina 15

Preside in vacanza con l'auto della scuola

Imperia, arrestata dopo un weekend in Francia: «Sono dirigente, mi autogestisco» | G. ROSSI ■ A pagina 17

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



I DISEGNI DI TICCI



«Io e Tex, insieme da 50 anni»

BONZI ■ A pagina 23

IL POSTICIPO: 3-1



Scatto Inter Col Frosinone 3 punti d'oro

Servizi ■ Nel Qs

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

TECNOLOGIA

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B9, B12, MAGNESIO. Centralizzatore al top norme METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO: LUTEINA, BAMBINO, SILENIO, 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

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





€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 104 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Lunedì 15 Aprile 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO LEO

Lezioni di storia
Quel filo rosso tra Evita Peron Fidel Castro e Papa Bergoglio
Zanatta a pag. 11



Il personaggio
Politica, affari, calcio e il lodo Mondadori addio a Ciarrapico
Ventura a pag. 7



Il colloquio
Banfi: «L'Unesco? mi sono sentito come il povero della Livella»
Del Pozzo a pag. 12



L'analisi
LA SCOSSA MIGRANTI SUL GOVERNO

Mauro Calise

Niente di nuovo sul fronte del governo. Più si avvicinano le elezioni europee, più aumenta il livello degli attacchi reciproci tra i due partner. Per il momento, solo verbali. Ma col rischio che, a furia di tirare, la corda possa spezzarsi. Anche perché, fino a ieri, i nodi in cui si incrociavano le lingue erano - per quanto rilevanti - ancora in divenire. L'autonomia delle regioni, le grandi opere infrastrutturali, il quanto e quando della flat tax sono tutti argomenti che incidono non poco sulle nostre tasche, e sui rispettivi elettorati dei due litigiosissimi alleati. Ma si tratta di decisioni che si possono rallentare, rimandare e comunque trasformare in oggetto di contrattazione.

Diverso è il caso dell'emergenza migranti che sta tornando ad affacciarsi sulle nostre coste, e case. In questo caso - come è già successo in passato - si tratta di decisioni da prendere in tempi strettissimi, ed in condizioni di pressioni molto forti dell'opinione pubblica divisa in opposte e agguerrite fazioni. È dalle prime avvisaglie già si vede che i rapporti tra i due partner da sospettosi potrebbero rapidamente trasformarsi in bellicosi. Per via di un cambiamento di linea che si registra nei Cinquestelle. Il profilarci di un intensificarsi degli sbarchi per i bagliori di guerra in Libia non ha mutato di una virgola l'atteggiamento di Salvini. Il vice-premier e ministro degli interni ha ribadito che, per quanto lo riguarda, il numero delle imbarcazioni e dei loro carichi di disperazione non sposta il suo inflessibile atteggiamento di una virgola.

Continua a pag. 43

Ue, i sovranisti non sfondano Lega prima, Pd davanti a M5S

► Il sondaggio Ppe e partiti di ultradestra non arrivano alla maggioranza
Per la prima volta Popolari e Socialisti dovranno allargare la coalizione

Sconfitto il Chievo Milik gol alla Messi



La smorfia allegra di Koulibaly dopo il gol contro il Chievo

Koulibaly fa anche il bomber «Giovedì bolgia al San Paolo»

Roberto Venture
Inviato a Verona

I Napoli vince per 3-1 in casa del Chievo, da ieri retrocesso in serie B. Doppia di Koulibaly e rete di Milik. Ancelotti ha schierato le tre punte oltre a Callejon, Zielinski e Fabian. Tutto pronto per giovedì contro l'Arsenal.

Da pag. 24 a 28 con Ciriello e Trieste

Il punto
La formula quattro per il ko all'Arsenal

Francesco De Luca

Troppo modesto il Chievo per un giudizio attendibile. Continua a pag. 23

Pirone alle pagg. 4 e 5

La guerra in Nord Africa Libia, l'Egitto spinge Haftar a Tripoli Salvini: nuova stretta anti-sbarchi

Il generale Haftar vola al Cairo a incassare l'appoggio del presidente egiziano, Al Sisi. Ma il suo esercito di liberazione non riesce, in Libia, a fare passi avanti verso Tripoli. Abbattuto un caccia. Da Salvini nuova stretta anti-profughi. Conte media.

Conti, Ventura e Selwan Khoury alle pagg. 2 e 3

Inchiesta Cardarelli «Salva-vita sabotati per il doppio lavoro»

Gli infermieri hanno bloccato gli allarmi notturni con le graffette per imporre l'assistenza privata

Leandro Del Gaudio

Nola
Muore a 29 anni dopo l'intervento per dimagrire

La morte di Raffaele Arcella, 29enne di Crispiano, deceduto dopo un intervento di bypass gastrico per l'obesità, potrebbe essere un caso di malasanità. Aperta un'inchiesta. Parrella a pag. 15

Attacco hacker Social in tilt se Facebook si scopre più fragile

Francesco Pacifico

Ieri, per tre ore, i trend topic sulla rete sono diventati #facebookdown, #instagramdown e #whatsappdown. Per tre ore dalle 12 italiane fino alle 15 - sono andati in blackout sui server di Europa, Nord America e SudEst i social più famosi e frequentati al mondo, quelli controllati dalla corporation di Mark Zuckerberg. Qualcosa di simile già un mese fa.

A pag. 10 con Calò

Le idee Iperconnessi ma incapaci di comunicare

Fabrizio Coscia

Ci risiamo. È successo di nuovo. A un mese dal blocco che aveva mandato in tilt la rete, ieri il down di tre ore all'ora di pranzo ha colpito di nuovo Facebook, Instagram e WhatsApp: accessi impediti, impossibilità di aggiornare le pagine e condividere contenuti. E ancora una volta siamo stati presi tutti dall'ansia da disconnessione (saranno finiti i giga?... non funziona il wi-fi?... si è bloccato lo smartphone?): una sindrome seria, che ci fa sentire isolati dal mondo, impotenti, quasi irreali, come se essere offline equivalesse a non esistere.

Continua a pag. 43

Fumo&Arrostato

Se le napoletane danno tutto quello che le altre promettono

Roberto Gervaso

Nulla insospettisce un uomo quanto l'indifferenza della propria moglie verso la propria amante. Finge di capire così bene che, alla fine, qualcosa capisce. Quando si dice che la felicità è fatta di niente, ci si riferisce sempre a quella altrui. Ci sono colpe che nessun giudice umano dovrebbe mai condannare.

- I principi stanno ai pregiudizi come i raggi del sole ai fuochi fatui.
- Se si parla tanto di matrimonio, vuol dire che non se ne può far a meno. O che sarebbe ora di farne finalmente a meno.
- Una donna, per essere giudicata onesta, deve saper mentire.
- L'uomo ama tanto se stesso anche per il timore - del resto, fondato - che gli altri non lo amino abbastanza.

Continua a pag. 43

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO** IN FARMACIA www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURALE!
Prova subito la confezione da 1 misura assortita a soli **3,90€**



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141 - N° 104 ITALIA
Settimanale di P.A. 01.03.2002 con L. 4.02.2004 art. 1 c. 103-09

NAZIONALE



Lunedì 15 Aprile 2019 • S. Annibale

IL MERIDIANO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La recensione
Il nuovo libro di Carlo Nordio i frutti avvelenati dell'indulgenza
Gervasoni a pag. 15



L'intervista
Massimiliano Pani: «Se Sanremo chiama, Mina può dire sì»
Orlando a pag. 18



Golf
Il grande ritorno di Tiger Woods a 43 anni trionfa in un Major
Cazzetta nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Antipasto autonomia
Competition giallo-verde sulle spoglie della Capitale

Salvini-Raggi, strappo su Roma

► Il ministro: «Per la monnezza non servono scienziati». Offensiva sul debito e l'ipotesi città-regione
Intervista alla sindaca: «Noi stufi delle sue chiacchiere, fa campagna elettorale sulla pelle dei cittadini»

Mario Ajello

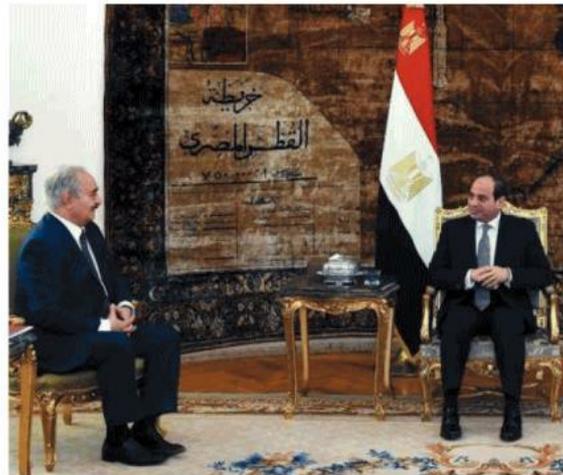
Nessuna capitale occidentale sembra messa peggio di Roma. E l'inadeguatezza al potere sta rendendo sempre più degradante il quadro. Inutile ripetere ancora una volta la lista dettagliata dello sfascio capitale. Dunque, ha buon gioco Matteo Salvini nel denunciare indignato, come lo sono tutti, l'invivibilità a cui la politica capitolina ha condannato i cittadini. La diagnosi del vicepremier sull'Urbe trascurata e collassata è una sorta di manifesto delle promesse tradite, da chi governa Roma, che qualsiasi abitante di questa città, e non c'è bisogno di tifare Lega, firmerebbe al volo.

E tuttavia, fatto salvo il negativo giudizio universale dei romani e dei non romani, sulla gestione capitolina appare evidente che le giuste critiche di Salvini contengono un retrogusto che rischia di contribuire - e almeno in questo il giallo-verdi pur litigando si trovano concordi - alla crisi che sta patendo questa città. Per una volta che il governo nazionale, di cui la Lega è ormai azionista forte, a dispetto di tutti gli esecutivi precedenti e di ogni colore politico cerca di mettere in campo una norma Salva-Roma, con 12 miliardi di euro nel decreto crescita per il risanamento del bilancio, il vicepremier del "buon senso" (autodefinizione) invece di sostenere questo importante obiettivo lo deprime, lo svilisce e lo sta fermando.

Continua a pag. 10

Bassi, Canettieri e Piras alle pag. 2 e 3

Il ministero dell'Interno: «In acque italiane si entra con l'autorizzazione»



Libia, dall'Egitto via libera ad Haftar Migranti, una nuova stretta sulle Ong

L'incontro del generale Haftar con Al Sisi a Il Cairo (foto AP) Allegri, Conti e Tinazzi alle pag. 4 e 5

Sondaggio sulle Europee

Legge primo partito ma nel Parlamento Ue non c'è la maggioranza popolari-sovranisti

Diodato Pirone

Nel prossimo parlamento europeo non ci sarà una maggioranza fra popolari e sovranisti. Un sondaggio



effettuato nei principali Paesi europei assegna però alla Lega 27 parlamentari, primo gruppo europeo assieme ai popolari tedeschi.
Alle pag. 6 e 7

Lotta al bullismo, pronte le regole per web e scuole

► Le misure in arrivo: supermulte al provider che non interviene e obbligo di denuncia per i presidi

ROMA Dopo il "codice rosso" per le donne vittime di violenza la prossima battaglia di M5S e Lega è contrastare bullismo e cyber bullismo. L'intenzione è quella di arrivare ad una stretta in tempi brevi con un pacchetto di norme. Il tema del resto fa parte del contratto di governo. Tra le misure in arrivo l'obbligo di denuncia per i presidi e la multa al provider che non interviene.
Pucci a pag. 14

La bimba abbandonata
Bussetti: «Sostegno, mancano insegnanti»
La bimba down senza sostegno da 10 anni, il ministro Bussetti: «In tre anni avremo 40 mila insegnanti in più».
Loiacono a pag. 14

La morte di Ciarrapico
L'addio al "Ciarra" anni ruggenti tra calcio e politica

ROMA Se ne va un mondo con Giuseppe Ciarrapico, il "Ciarra". Il "Peppino" più rappresentativo di una certa Roma, il reduce della grande commedia del potere che ruotava attorno al Caf in una commissione di imprenditoria, politica e ideologie post-belliche. Campione della prima Repubblica, un gigante nell'universo non solo capitolino.
Ventura a pag. 13

* € 1,20 In Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamerica € 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.

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

TECNOLOGIA 3 FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al buon metabolismo energetico

2° RILASCIO
LUTERINA, ZINCO, SELENO, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
Il Calcio contribuisce al buon funzionamento muscolare

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al buon funzionamento del tuo sistema immunitario

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

SUSTENIUM
Bioritmo3
UOMO ESISTENZIALE

M. MESARINI

VERGINE, SARÀ PASQUA D'AMORE

Buongiorno, Vergine! Qualcosa cambia completamente i rapporti con un uomo di famiglia o nel lavoro, non è detto che le tensioni possano essere dimenticate con il passaggio di una bella Luna, ma il tempo lavora per voi. Il vecchio Saturno, in posizione importante per attività e privato, da sabato sarà in trigno con Sole e Urano in Toro. La vostra nuova scommessa partirà da Pasqua. Arriva un amore che vi piacerà. Auguri.

© PROLOGO DEI RITRATI
L'oroscopo a pag. 21

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



del lunedì

OGGI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

GIORNALE dell'EMILIA **il Resto del Carlino** Fondato nel 1885

LUNEDÌ 15 aprile 2019 | € 1,50 | Anno 134/64 - Numero 15 | Anno 20 - Numero 104 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



CAOS E45, LA MINACCIA DEI SINDACI
«Bloccheremo l'autostrada A14»

ARMINIO ■ Alle pagine 20 e 21



IMOLA
Il caso Longhi divide i grillini
La maggioranza va alla conta

AGNESSI ■ In Cronaca di Imola

CAPSULE GOURMET
ristora

UNA SFIDA PER SALVINI
IL RITORNO DEL NORDISMO

di MICHELE BRAMBILLA

ALL'INIZIO degli anni Ottanta molte famiglie della provincia di Milano - ma più ancora di Varese, di Como, di Bergamo, di Brescia - cominciarono a ricevere un giornale sulla cui copertina era disegnato un uomo imbavagliato e, sotto, la scritta «L'imbarbato, tass!». «Lombardo taci!». Erano famiglie dal cognome di origine controllata: i Tagliabue e i Pirovano, i Brioschi e i Besana, i Borghi e i Meregalli, i Perego e i Ravasi, i Fumagalli e i Brambilla. Ci invitavano, quegli allora misteriosi mittenti, a ribellarci alla "dittatura" dei professori meridionali nelle scuole, a quell'insegnare a parlare con accento napoletano o siciliano ai nostri figli, a costringerci a "tacere". Ancor prima, in Veneto, decine di sigle autonomiste avevano cominciato un'analoga battaglia a tutela della lingua (guai a chiamarla dialetto) veneta. Erano nate, nella disattenzione totale di tutti i media, la Lega e la Liga, due movimenti destinati a terremotare la politica italiana. Rapidamente, la trazione diventò lombarda, perché si impose il carisma - certamente più istintivo che ragionato, magari ruspante, per qualcuno perfino animale, ma sicuramente geniale - di Umberto Bossi (...)

[Segue a pagina 2]

Soldi a Roma, l'altolà della Lega

In ballo 12 miliardi di debiti da ripianare. I sindaci del Nord: ora basta | FARRUGLIA, BANDERA e TROISE ■ Alle p. 2 e 3

RINGHIO ANTISOCIAL

- GATTUSO STRIGLIA I GIOCATORI: MENO CHAT E PIÙ ALLENAMENTI
- WHATSAPP E FACEBOOK IN TILT GIORNATA NO IN TUTTA EUROPA



STRAMBI, TODISCO e commento di CANÈ ■ Alle pagine 8 e 9

Preside in vacanza con l'auto della scuola

Imperia, arrestata dopo un weekend in Francia: «Sono dirigente, mi autogestisco» | G. ROSSI ■ A p. 17

INDUSTRIALI PERPLESSI
Lavorare meno, l'idea M5s divide il governo

MARIN ■ Alle pagine 4 e 5

IN LIZZA ALLE EUROPEE
Contrordine compagni, riecco i comunisti

GHIDETTI ■ A pagina 6

CARABINIERE UCCISO



«Vi racconto mio figlio, eroe italiano»

BELARDETTI ■ A pagina 15

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



I DISEGNI DI TICCI



«Io e Tex, insieme da 50 anni»

BONZI ■ A pagina 23

OPERE NASCOSTE



C'è un tesoro nei depositi dei musei

CINI ■ Alle pagine 10 e 11

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?
MULTIVITAMINICO
3 FASI
TECNOLOGIA 3 FASI

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

2° RILASCIO: LATTEINA, RAME, 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.

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

LUNEDÌ 15 APRILE 2019

IL SECOLO XIX

DEL LUNEDÌ

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ con "Elet" in Liguria, AL e AT - Anno CIOCCIII - NUMERO 15, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



I BLUCERCHIATI VINCONO 2-0 CON RETI DI DEFREL E QUAGLIARELLA. GIAMPAOLO DA RECORD. GENOVA CONTESTATO DAI TIFOSI

Il derby incorona la Samp

Defrel, al centro, si alza per esultare mentre il pallone dell'1-0 entra in rete, al 3' del primo tempo

ARRICHELLO, BASSO, FRECCERO E GAMBARO / PAGINE 28-33

IL COMMENTO
PAOLO GIAMPIERI
SQUADRE DISTANTI MA OGGI SONO ANCHE LE SOCIETÀ

Prandelli se l'è presa con l'arbitro Calvarese, ma raramente si è visto un derby della Lanterna a senso unico come quello di ieri. La distanza che si è manifestata sul campo è quella che oggi esiste tra le due società.

L'ARTICOLO / PAGINA 29

IL CASO
Andrea Schiappapietra
Prandelli critica l'arbitro «Espulsione ingiusta e fallo sul primo gol»

L'ARTICOLO / PAGINA 32

I DUBBI DI SALVINI, CHE NON VUOLE ROMPERE SUBITO CON MSS. DA TRIA NO A FLAT TAX E PATRIMONIALE

Meloni chiama la Lega: «Al voto dopo le Europee per governare insieme»

Nuovo centrodestra, cresce l'asse Fdi-Toti. Berlusconi rischia l'esclusione

Giorgia Meloni rompe gli indugi e lancia a Salvini la proposta di rompere con MSS e presentarsi da alleati al voto, insieme a Toti ma senza Berlusconi. Salvini però frena.

BARBERA, CAPURSO, LA MATTINA E LESSI / PAGINE 2-5

IL COMMENTO
MARCELLO SORGI
GOVERNO FRENATO DALLE RISSE

L'ARTICOLO / PAGINA 3

IL CASO
Francesca Paol / ROMA
Libia, fronte Roma-Qatar per fermare l'avanzata

L'ARTICOLO / PAGINA 7

FERMATI ALLA FRONTIERA DOPO UN LUNGO PEDINAMENTO CON IL GPS

In giro con l'auto di servizio preside arrestata a Imperia

La inseguivano da più di quattro settimane. L'altra sera l'hanno attesa al casello di Ventimiglia. Accertato che si trattava dell'auto giusta, i carabinieri di Imperia l'hanno fermata: era di ritorno da un viaggio in Francia, a Mentone. Alla richiesta di spiegazioni sul

perché utilizzasse la vettura di servizio di una delle tre scuole di cui è dirigente, Anna Rita Zappulla, 62 anni, ha abbozzato una difesa. Non riuscendoci, è stata arrestata per peculato in base alle nuove leggi e trasferita in carcere.

BRACCO E MENDUINI / PAGINA 8

L'INCHIESTA
Alessandra Costante / PAGINA 20
Liguria, il Fisco scopre ventimila case vacanza

INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 11
genova	pagina 17
cinema/tv	pagina 28-27
sport	pagina 28
sport regione	pagina 38
meteo	pagina 47

Il Viminale accelera sul taser Ex pugile aggredisce la moglie, primo utilizzo a Genova

Nel giorno in cui il ministro dell'Interno Matteo Salvini imprime un'accelerata sulla dotazione delle pistole elettriche (il taser) alle forze dell'ordine, a Genova scatta il primo utilizzo da parte dei poliziotti per fermare un ex pugile ubriaco che stava massacrando di botte la moglie. La donna, poco prima, aveva messo in salvo i figli.

GRASSO E TOMASELLO / PAGINA 5



Un carabiniere impugna un Taser X2, modello sperimentato in Italia ANSA

LUNEDÌ TRAVERSO

CASA
CONDOMINIO
AZIENDE

EUROPAM
GAS E LUCE

ECCO COME VA A FINIRE

CLAUDIO PAGLIERI

Comincia questa sera l'ottava e ultima stagione del Trono di spade, e quello che segue consideratelo un avvertimento. Ho ancora di traverso, infatti, lo spoiler che un bidello del liceo mi fece sul giallo di Dallas. Era il 1981, e vivevamo in un mondo completamente diverso. Dal punto di vista spaziale il Muro di Berlino ci divideva dalla Russia, dal punto di vista temporale il Muro del Doppiaggio ci divideva dagli Stati Uniti: le loro serie tv (che chiamavamo soap operas) arrivavano da noi un anno dopo, e nessuno si sognava di cercare informazioni. Aspettava, e basta. La stagione precedente si era conclusa con l'attentato a Gei Ar Ewing, ma ben quattro personaggi erano usciti di casa armati di pistola e decisi a ucciderlo: il fratello Bobby, la moglie Sue Ellen, il rivale Cliff Barnes e la cognata e amante Kristin. C'erano dunque quattro possibili colpevoli, così come ora pare siano stati girati quattro possibili finali del Trono di Spade. Durante una ricreazione, sentendo che imbastivo ipotesi su Dallas, lo stolido bidello impegnato a non docere sbottò con un ghigno di soddisfazione: «Ma è stata Kristin a sparare a Gei Ar! Me lo ha detto mia sorella che vive in America». Il dolore fu terribile. Da allora seguì l'antico e saggio consiglio genovese: quando vedi arrivare qualcuno che conosci, cambia marciapiede. Evitai che ti chieda un prestito, o che ti racconti un finale.

LE MIGLIORI SOLUZIONI PER:

CASA
CONDOMINIO
AZIENDE

Per saperne di più
010-7227277

EUROPAM
GAS E LUCE

del lunedì
Il Sole 24 ORE

€ 2 in tutta Italia
Lunedì 15 Aprile 2019
Anno 155° - N° 104



www.ilssole24ore.com
lunedì@ilssole24ore.com

Norme & Tributi

Separazioni
Figli in affido,
più tempo
con il padre

I figli di genitori separati hanno diritto a passare un tempo adeguato con il padre, per garantire la bigenitorialità. Lo ha ribadito con forza la Cassazione.
Yaccaro - a pagina 21

Lavoro
Verbalisti ispettivi
anche separati
purché coerenti

I verbali amministrativi e contributivi degli ispettori possono essere notificati separatamente ma devono essere coerenti. Lo dice l'Inps.
Rossi - a pagina 20

Poster: Dall'idea (Spid) in A.P. - D.L. 30/3/2013 art. 1, c. 1, lett. a) - L. 10/10/2016 art. 1, c. 1, lett. a) - D.M. 10/10/2016 art. 1, c. 1, lett. a)

pace fiscale

professioni
Sos contribuiti, così le Casse aprono alla rottamazione



Nariello - a pagina 7

la guida rapida
Sanatoria delle cartelle e definizione delle liti



Vademecum per chi, entro il 30 aprile e il 31 maggio rispettivamente, vuole presentare un'istanza di adesione alla rottamazione-ter o definire una lite con il Fisco.

.casa

Efficienza energetica
In classe A
la casa costa il 30% di più

Comprare una casa in Classe A porta sicuramente benefici e un taglio della bolletta anche del 75%, ma non sempre è conveniente perché anche il prezzo dell'immobile cresce considerevolmente.
Lovera - a pagina 12



Il Fisco semplice
ritenta la cura:
addio dati doppi
e tempi più certi

Il rilancio. La proposta di legge gialloverde oggi in aula alla Camera. La firmataria Ruocco (M5S): «L'obbligo di contraddittorio rafforza le tutele»

Le novità. Modelli e dichiarazioni 60 giorni prima dell'adempimento, delega di tre anni agli intermediari, online le delibere su tributi locali

di Valentina Magliore, Marco Mobili e Giovanni Parente
a pagina 2 con un'analisi di Salvatore Padula

La precompilata sfida gli errori

Da oggi online. Trenta milioni di dichiarazioni: l'obiettivo è tre milioni di invii fai-da-te. Attesi in crescita i modelli accettati e trasmessi senza modifiche, già saliti a 509mila nel 2018

Verrà messa oggi a disposizione dei contribuenti la dichiarazione dei redditi precompilata. Trenta milioni di modelli pubblicati sul sito delle Entrate e consultabili, tra l'altro, con Pin Fisconline e Spid. Si attendono più di 200mila accessi già nel corso della prima giornata (l'anno scorso furono un milione nei primi quattro giorni). Nel piano delle performance dell'Agenzia, l'obiettivo è arrivare al 14% di 730 inviati con il fai-da-te, percentuale che, contando anche Redditi, porta a 3 milioni il totale dei modelli inviati direttamente dai cittadini.

Cambiano le regole sul visto di conformità: in caso di irregolarità nella dichiarazione si torna all'artico e l'imposta sarà a carico del contribuente, mentre l'intermediario verserà interessi e sanzioni.
Dell'Oste, Parente, Pegorin e Ranocchi - a pagina 3



Mercoledì
Guida al 730:
le novità
e i dubbi
risolti

LA STRATEGIA ANTI-CRISI DI «MOVEMENT»

CINEMA TUTTO DI STELLE
PER CONQUISTARE L'ESTATE

di Eugenio Bruno e Antonello Cherchi

Il cinema in Italia non chiuderà più per ferie. Grazie all'iniziativa "Movement" che vede insieme distributori, produttori ed esercenti, quest'anno la stagione sul grande schermo non subirà la solita pausa "agostana". E sarà per la prima volta spalmata su 12 mesi. Come avviene nel resto d'Europa e negli Usa. Dove il meglio dell'offerta in sala si concentra tra maggio e agosto. Per la prima volta proviamo ad allinearci anche noi. Calendarizzando proprio in quel periodo, d'intesa con le major d'oltreroceano. Puntata di una serie di blockbuster: dai nuovi esposti a tutta

adrenalina di X-Men, Fast&Furious, Spider man e Men in black agli atterriscenti (specie dai più piccoli), Il Re leone, Pets 2 e Toy story 4 fino alle ultime fatiche di Kenneth Branagh, Pedro Almodovar, Wim Wenders, Luc Besson o dei nostri Pupi Avati e Sergio Rubini. Per il direttore di oi Distribuzione, Luigi Longiro, si tratta di un «cambiamento epocale»: «Come se una prima della Scala potesse arrivare il 10 agosto o il debutto di una nuova serie di Montalbano fosse programmata in prima serata a metà luglio».

Continua a pagina 4

RINVIO ALMENO AL 2020

Terzo settore in mezzo al guado:
manca il via libera agli aiuti fiscali

di Valentina Melis

Non si tradurrà in pratica prima del 2020 la riforma del terzo settore. A quasi due anni dall'entrata in vigore del Codice che ha riscritto le regole fiscali per gli enti non profit, infatti, i decreti attuativi della riforma non sono stati ancora inviati dal ministero del Lavoro alla Commissione europea, che deve verificarne la compatibilità con la disciplina degli aiuti di Stato nel mercato unico. Poiché i nuovi regimi fiscali entreranno in vigore l'anno successivo a quello

del via libera di Bruxelles (e comunque non prima dell'istituzione del Registro unico del terzo settore), è evidente che, anche se l'autorizzazione dovesse arrivare entro quest'anno, le nuove regole non si applicherebbero prima del 2020.

Ad attendere l'operatività della riforma ci sono oltre 336mila enti non profit, fra i quali 27mila Onlus che stanno modificando in questi mesi i propri statuti per adeguarli alla nuova disciplina.
Servizio a pagina 5

OCCUPAZIONE

La disoccupazione in Italia continua a mordere. Specialmente quella giovanile. Come dimostra l'ultima fotografia di Eurostat: dall'1,8 al 3,8 per cento. Il nostro Paese occupa la penultima piazza per under 25 senza lavoro. Peggio di noi in Europa solo la Grecia. Ma a leggere il Def e il Programma nazionale di riforma il rilancio passa soprattutto dal reddito di cittadinanza e dalla riforma dei centri per l'impiego. Anche se le domande di sostegno finora presentate dai giovani sono solo il 3% del totale.

Intanto su sette incentivi introdotti dagli ultimi governi ne risultano pienamente operativi soltanto due. Mentre anche il programma europeo Garanzia giovani, dedicato agli under 29, fa segnare il passo.
Bruno, Melis e Tucci - a pagina 4

PANORAMA

CATTEDRE VUOTE

Scuola e concorsi:
parte la caccia
a 66mila docenti

Due i concorsi in arrivo: 16.959 posti per infanzia e primaria e 48.536 per medie e superiori.
Bruno e Tucci - a pagina 6

BANDI IN CRESCITA

Investimenti locali,
il rilancio passa
dalle Province

Piga e Scognamiglio - a pagina 23

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?
MULTIVITAMINICO
3 TECNOLOGIA FASI
1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO. Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO.
2° RILASCIO: LUTEINA, BAMBINO, Selenio, Cromo, Iodio, Ferro, Zinco, Calcio. Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE.
3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D. Contribuiscono al buon funzionamento del tuo SISTEMA IMMUNITARIO.
SUSTENIUM
Bioritmo3
UOMO 60+





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET
ristora

Lunedì 15 aprile 2019 € 1,20

S. Annibale
Anno LXXV - Numero 104

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

Lazio, concorso fantasma sulla Sanità

Giallo sulle procedure per scegliere sei dirigenti di Aziende sanitarie, 118 e ospedali
Salta il sistema informatico, convocazioni «private» di candidati. Denunce ed esposti

IL TEMPO di Osho



"Quii poracci se sò dovuti mette a rimorchià via fax"

I social si fermano tre ore
E il mondo va fuori di testa

Buzzelli → a pagina 13

di Franco Bechis

La gara è in corso ormai da quattro mesi, visto che il primo via è stato dato il 3 gennaio scorso sul Bollettino ufficiale della Regione Lazio. Ma il percorso è oscuro e accidentato, e l'arrivo tutt'altro che certo. Tanto più che non si tratta di sport, ma delle procedure concorsuali (...)

segue → a pagina 3

Il ministro apre sulla flat tax

Tria rassicura
«La patrimoniale? Non si farà mai»

Capello → a pagina 5

L'ex senatore e patron giallorosso si è spento a 85 anni

Addio a Peppino Ciarrapico
Attraversò due Repubbliche

(l.b.) Se ne è andato ieri Giuseppe Ciarrapico, a 85 anni nella sua clinica Quisisana a Roma dove era da lungo tempo ricoverato per un brutto male. Per gli amici «Peppino», per i romani «Er Ciarra», è stato uno degli uomini simbolo della prima Repubblica e ha cavalcato con qualche successo anche la Seconda, fino a diventare (...)



segue → a pagina 8

Sosta selvaggia in centro

Parcheggio «creativo»
Bus in tilt

■ Quattro mezzi Atac bloccati da un'auto grigio metallizzata lasciata in curva e sulle strisce pedonali da un lato e da un furgone nero parcheggiato in doppia fila dall'altro lato. È successo nel centro di Roma nel primo pomeriggio di ieri. Ora i proprietari dei veicoli, che hanno tenuto in ostaggio i bus, rischiano una denuncia per interruzione di pubblico servizio.

Gallo → a pagina 14

In Commissione Sport

C'è la delibera per bloccare lo Stadio

■ Inizia l'iter nelle varie commissioni consiliari della proposta di delibera Grancio/Fassina che prevede l'annullamento in autotutela della delibera Raggi sul pubblico interesse alla costruzione dello Stadio della Roma. Si parte oggi, alle 10.30, con la Commissione Sport dove, almeno su carta, i grillini sono 7 contro 5 consiglieri di opposizione.

Magliaro → a pagina 17

TESSUTI ARREDO ROMA
AL CENTRO COMMERCIALE
HAPPIO
BIANCHERIA - TESSUTI - TENDAGGI
FUORI TUTTO PER CESSATA ATTIVITA
VIA APPIA, 450
Aperto 7 su 7
WWW.TESSUTIAREDOROMA.COM

Prova tv per lo sftò di Bakayoko e Kessie con la maglia di Acerbi
Caos Milan-Lazio, si muove la Fige

■ Ancora strascichi per il caos dopo Milan Lazio. La Fige ha annunciato il ricorso alla prova tv per il brutto gesto commesso da Bakayoko e Kessie andando a festeggiare sotto la curva con la maglia del laziale Acerbi. Intanto arriva il chiarimento tra i due giocatori, che si danno appuntamento in campo il 24 aprile per la Coppa Italia.



Recca → a pagina 24

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

IO Lavoro

Nelle pmi il welfare passa dalla rete e i costi sono condivisi
da pag. 41

• Anno 28 - n. 59 - € 3,00* - CNF 4,50 - (per info art. 1, legge 48/04 - DIC 2010) - Lunedì 15 Aprile 2019.

*Spese editoriali: con 100 mila copie (standard) € 2,50 - (per info art. 1, legge 48/04) - Con pubblicità: con 100 mila copie (standard) € 3,00 - (per info art. 1, legge 48/04) - Con pubblicità: con 100 mila copie (standard) € 3,00 - (per info art. 1, legge 48/04)

• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45



Affari Legali

Gli studi legali scommettono sull'innovazione con figure ad hoc
da pag. 29

Italia Oggi Sette
IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

IN EVIDENZA

Pagamenti & Credito - La p.a. si conferma cattiva pagatrice e rifiuta la cessione dei debiti. E per le imprese è Sos liquidità
Tomasiocchio da pag. 2

Innovazione - La lotta al nero si vince con i pagamenti digitali. Recuperabili fino a 63,5 mld. Le stime di Ambrosetti
Longo a pag. 4

Fisco/1 - Forfait: l'Agenzia delle entrate scoglie i nodi sulle esclusioni. Soci fuori se la quota è determinante
Mandolesi a pag. 8

Fisco/2 - Pvc in slalom tra integrative e cause ostantive. Interviene l'amministrazione finanziaria con la circ. n. 7/19
Felicioni a pag. 9

Impresa/1 - Via al bando Fermenti: premiati i progetti degli under 35 con almeno una sfida sociale. Sul piatto 16 milioni
Lenzi a pag. 14

Impresa/2 - Congedi 104 a perimetro ampio. Inclusi i figli non conviventi al momento della domanda. I chiarimenti Inps
Bonadio a pag. 16

Documenti - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione
www.italiaoggi.it/docio7



Algoritmi ancora senza regole

L'intelligenza artificiale si sta espandendo ad attività sempre più complesse: il Consiglio di stato prova a difendere i diritti individuali, ma con scarso successo

di MARINO LONGONI
mlongoni@class.it

Secondo le previsioni dell'Agid (l'Agenzia per l'Italia digitale) tra cinque anni l'intelligenza artificiale sarà in grado di tradurre simultaneamente il linguaggio parlato, fra trent'anni un robot potrà scrivere uno dei bestseller selezionati dal *New York Times* e tra quarant'anni potrà sostituire l'uomo in ogni attività. Affascinante. Ma queste innovazioni, che già oggi cominciano a far sentire i loro effetti, pongono sul tavolo problemi ai quali nessuno aveva mai pensato. Quello fondamentale è: chi difenderà l'uomo di fronte alle macchine? Anche i robot, infatti, per un errore di programmazione o altro, possono commettere errori e creare danni. Non è facile dare una risposta. Un primo tentativo è venuto da una sentenza del Consiglio di stato che ha annullato l'assegnazione della sede di lavoro di alcuni insegnanti fatta da un algoritmo in modo completamente automatizzato. I giudici non hanno bocciato l'algoritmo in sé, ma hanno contestato il fatto che il risultato così ottenuto non fosse trasparente e verificabile in tutti i suoi aspetti. Palazzo Spada ha riconosciuto che, nel campo della pubblica amministrazione, l'utilizzo di decisioni interamente delegate alle macchine sono già oggi coerenti con il sistema giuridico e vanno incoraggiate, perché presentano indubbi vantaggi: riduzione della tempistica procedimentale, esclusione di interferenze dovute a negligenza o dolo del funzionario, maggiore garanzia di imparzialità. Tuttavia, secondo il Cds, gli algoritmi utilizzati devono sempre essere trasparenti, non discrezionali, e devono poter prevedere a priori una soluzione definitiva per tutti i casi che si possono presentare. I giudici ragionano come se l'intelligenza artificiale fosse un lungo elenco di problemi e delle relative soluzioni. Ma non è così, perché già oggi, e sempre di più in futuro, le macchine sono in grado di dare risposte coerenti a problemi che nessuno aveva ancora immagi-

POSSIBILI AVANZAMENTI DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE



ginato. La tecnologia è già in grado di analizzare un problema e trovare una soluzione anche se quel caso non era stato previsto da chi aveva sviluppato l'algoritmo. Siamo in una situazione in cui la decisione presa dalla macchina si scontra con il problema di garantire chi è destinato a subire queste scelte. In Wisconsin è in uso una macchina che, in funzione della sua (presunta) capacità di prevedere la recidiva del condannato, gradua la pesantezza della pena. Ma chi può garantire al condannato che il software abbia funzionato correttamente? Non c'è dubbio che la tecnologia sia parecchi passi avanti rispetto al legislatore. La sentenza del Consiglio di stato, la prima nel suo genere, è stata emessa sulla base della legge 241 del 1990 sul procedimento amministrativo, che certamente non poteva tener conto dello sviluppo dell'intelligenza artificiale. I giudici hanno annullato l'assegnazione delle sedi scolastiche operate dall'algoritmo del Mincru sulla base della mancanza di trasparenza e verificabilità. Il problema è che, se anche fosse teoricamente possibile rendere trasparente il processo decisionale effettuato dall'intelligenza artificiale (e non è detto che lo sia), praticamente ci vorrebbero manuali di migliaia (o di milioni) di pagine. La sentenza del Cds nasce vecchia. Ma pone un problema destinato a diventare sempre più acuto: come rendere la tecnologia compatibile con i diritti della persona umana? Come rendere governabile l'intelligenza artificiale, destinata a dominare sempre di più la nostra vita? Di fronte ad algoritmi in grado di decidere, condannare, premiare i comportamenti umani, bisogna rassegnarsi a non avere nessuna possibilità di controllo? Una risposta basata sul diritto positivo, al momento, non c'è. Quando si sono scritte le regole della responsabilità per danno ingiusto dell'articolo 2043 del codice civile si è preso come punto di riferimento la responsabilità aquiliana del diritto romano. Ma nemmeno i giuristi romani potevano immaginare di disciplinare le azioni di un robot.

Oltre 50 Convegni svolti in un anno
Più di 2100 Professionisti partecipanti
Oltre 20 Webinar realizzati in 6 mesi
Più di 400 Professionisti coinvolti
80 articoli pubblicati online in pochi mesi
120 Professionisti iscritti in 6 mesi

TOGETHER TO COMPETE di NOVERIM

Il Network di Professionisti della Consulenza Aziendale numero UNO in Italia.

Join us

Tel. 02 49 75 85 71 | www.noverim.it | ttc@noverim.it | [in](https://www.linkedin.com/company/noverim)



1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



del lunedì

LA NAZIONE

OGGI le migliori storie di imprese su **QN economia lavoro**

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1859

LUNEDÌ 15 APRILE 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 104 | Anno 20 - Numero 104 | www.lanazione.it

EMPOLI-NAZIONALE



NUOVE INTERCETTAZIONI SU INTRECCI TRA PD E OSPEDALE
Inchiesta sanitopoli umbra
 Anche gli appalti nel mirino



PONTINI ■ A Pagina 20

CAPSULE GOURMET
ristora

UNA SFIDA PER SALVINI

IL RITORNO DEL NORDISMO

di MICHELE BRAMBILLA

ALL'INIZIO degli anni Ottanta molte famiglie della provincia di Milano - ma più ancora di Varese, di Como, di Bergamo, di Brescia - cominciarono a ricevere un giornale sulla cui copertina era disegnato un uomo imbracciato e, sotto, la scritta «Lombard, tass!», «lombardo tac!». Erano famiglie dal cognome di origine controllata: i Tagliabue e i Pirovano, i Brioschi e i Besana, i Borghi e i Meregalli, i Perego e i Ravasi, i Fumagalli e i Brambilla. Ci invitavano, quegli allora misteriosi mittenti, a ribellarci alla "dittatura" dei professori meridionali nelle scuole, a quell'insegnare a parlare con accento napoletano o siciliano ai nostri figli, a costringerci a "tacere". Ancor prima, in Veneto, decine di sigle autonomiste avevano cominciato un'analogo battaglia a tutela della lingua (guai a chiamarla dialetto) veneta. Erano nate, nella disattenzione totale di tutti i media, la Lega e la Liga, due movimenti destinati a terremotare la politica italiana. Rapidamente, la trazione diventò lombarda, perché si impose il carisma - certamente più istintivo che ragionato, magari ruspante, per qualcuno perfino animale, ma sicuramente geniale - di Umberto Bossi (...)
 [Segue a pagina 2]

Soldi a Roma, l'altolà della Lega

In ballo 12 miliardi di debiti da ripianare. I sindaci del Nord: ora basta | FARRUGGIA, BANDERA e TROISE ■ Alle p. 2 e 3

RINGHIO ANTISOCIAL

- GATTUSO STRIGLIA I GIOCATORI: MENO CHAT E PIÙ ALLENAMENTI
- WHATSAPP E FACEBOOK IN TILT GIORNATA NO IN TUTTA EUROPA



STRAMBI, TODISCO e commento di CANÈ ■ Alle pagine 8 e 9

INDUSTRIALI PERPLESSI

Lavorare meno, l'idea M5s divide il governo

MARIN ■ Alle pagine 4 e 5

IN LIZZA ALLE EUROPEE

Contrordine compagni, riecco i comunisti

GHIDETTI ■ A pagina 6

CARABINIERE UCCISO



«Vi racconto mio figlio, eroe italiano»

BELARDETTI ■ A pagina 15

Preside in vacanza con l'auto della scuola

Imperia, arrestata dopo un weekend in Francia: «Sono dirigente, mi autogestisco» | G. ROSSI ■ A p. 17

menghi
 Loreto (AN)
 www.menghishoes.com



I DISEGNI DI TICCI



«Io e Tex, insieme da 50 anni»

BONZI ■ A pagina 23

OPERE NASCOSTE



C'è un tesoro nei depositi dei musei

CINI ■ Alle pagine 10 e 11

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO
3 FASI
 TECNOLOGIA

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

2° RILASCIO: LATTEINA, RAME, Selenio, 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.

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



LUNEDÌ
15
04
19
ANNO 26
N° 15

Salvini vuole Roma

Due giorni di parole di fuoco contro la sindaca Raggi, simbolo delle vittorie grilline
Il capo della Lega: "La gente mi dice di fare presto". Replica 5S: "La città non è stupida"

Il commento

QUANTA STRADA DA PONTIDA AL CAMPIDOGLIO

Gad Lerner

La Lega fondata il 12 aprile 1984 da Umberto Bossi, sua moglie Manuela e altri quattro amici nello studio del notaio Franca Bellorini di Varese allo scopo di separare il popolo lombardo dal predominio di «Roma ladrona», trentacinque anni dopo lancia il guanto di sfida per conquistare il Campidoglio: passaggio fondamentale di un partito che, a immagine del suo uomo forte calato dal Nord, sente ormai prossimo il momento di prendersi l'Italia intera. A dire il vero, la sua prima marcia su Roma Salvini l'aveva dispiegata il 28 febbraio 2015 in piazza del Popolo, dove ad acclamarlo erano confluite anche le falangi di CasaPound, e un militante col fazzoletto verde al collo issava un ritratto di Mussolini con la scritta: "Salvini, ti aspettavo!". Erano tempi di ruspe e di turpiloquio sguaiato rivolto minacciosamente contro una vasta gamma di bersagli, dai rom a Fornero. Ma già accompagnati da un sapiente ammiccamento all'estrema destra capitolina - per il tramite del deputato europeo Mario Borghezio - e alla città tutta: «A casa mi capita pure di cantare *Roma capoccia*». Seconda marcia su Roma, tre anni dopo, l'8 dicembre 2018. Sembra proprio che nella simbologia leghista la romanità di piazza del Popolo abbia soppiantato il grande prato di Pontida, luogo dei giuramenti secessionisti padani.

continua a pagina 20

Carmelo Lopapa

Perché vi stupite tanto? Su Roma è solo l'inizio, abbiamo appena cominciato». Matteo Salvini sta per lasciare l'albergo sull'Aurelia in cui ha appena terminato un inatteso blitz nella fin lì anonima conferenza della Lega del Lazio. Si rivolge così ai dirigenti e militanti locali. È solo l'inizio, dunque, di questa campagna romana aperta dentro la campagna per le Europee. Preludio della piccola grande "marcia" politica che il ministro sogna sulla Capitale.

pagine 2 e 3 con articoli di DE MARCHIS e FAVALA

L'inchiesta di Perugia

Il segretario dem risponde a Scalfari "La selezione della classe dirigente è ormai un obbligo per il Pd"



“La svolta tocca a noi. Potere vuol dire servire le persone”

NICOLA ZINGARETTI, pagina 5

L'appello all'Italia di Maitig, vicepresidente di Tripoli

"Aiutateci, la Libia non diventi un'altra Siria"



Combattimenti nell'area di Wadi Rabie, a Sud-Est di Tripoli, in Libia

dal nostro inviato a Tripoli VINCENZO NIGRO, pagina 12

Mappe

LA GENERAZIONE IN MOVIMENTO OLTRE L'EUROPA

Ivo Diamanti

Non tira una buona aria, in Europa. Verso l'Unione Europea. La Ue. Si respira, invece, un'aria tesa, che complica i rapporti fra i Paesi. Fra l'Italia e la Francia, per le vicende legate alle migrazioni. Al sostegno espresso dal M5s ai Gilet gialli. Ma anche tra il Regno Unito e la Ue. Per le difficoltà che frenano l'accordo sulla Brexit. Un tema che genera tensioni anche tra Francia e Germania. Non ci resta che sperare nei giovani, che rappresentano il futuro. Sono considerazioni suggerite dalle indagini condotte dall'Osservatorio europeo sulla sicurezza.

pagina 7



L'inchiesta

MA DELLA UE SAPPIAMO TROPPO POCO

Sergio Rizzo

Il uomo politico più influente nella legislatura del Parlamento europeo che sta per finire è italiano e si chiama Matteo Salvini. Un giudizio scioccante almeno all'apparenza, quello della versione europea dell'autorevole sito americano Politico, che ha messo il leader leghista al primo posto fra i 40 europarlamentari che hanno inciso in profondità nell'ultimo quinquennio. Davanti a tutti, nonostante nei quattro anni in cui ha avuto il seggio a Strasburgo non abbia certo battuto il record di presenze.

pagina 9

ALBERTO D'ARGENIO, pagina 8

Il caso

Le sentenze delle donne che offendono le donne

Liana Milella

Alessandra Panichi, la presidente di sezione della Corte d'appello di Ancona, che due anni fa licenziò la sentenza sulla «scaltra peruviana» che avrebbe finto una violenza mandando assolti i violentatori, butta giù il cellulare. Né risponde ai successivi sms. Lei, come le sue due colleghe, Marina Tommolini, che scrisse la sentenza e ora è pm a Pescara, e Cecilia Bellucci, non hanno mai parlato del caso che adesso la Cassazione rimette in regola. A Perugia si dovrà rifare il processo contro i due violentatori.

pagina 18

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

SUSTENIUM
Bioritmo3
MULTIVITAMINICO
3 FASI
TECNOLOGIA

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

Juve, scudetto rinviato

Champions e salvezza la coda al veleno del calcio

Maurizio Crosetti



Mihajlovic con i giocatori del Bologna

È un calcio incattivito, irrispettoso, maleducato e isterico. Siamo messi male, e malissimo sta finendo questo campionato mai iniziato.

nello sport

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia € 1,90 - Spagna, Ungheria € 2,20 - Svizzera CHF 3,10

Calcio Pari Toro, l'Europa è più lontana
L'ira di Cairo: negato un rigore, troppi errori
CONDIO, GARANZINI E MANASSERO — PP. 30 E 31



Golf Dopo quattordici anni Tiger Woods
vince il Master, Molinari si piazza quinto
DANIELA COTTO — P. 37



LA STAMPA



LUNEDÌ 15 APRILE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ■ ANNO 153 ■ N. 104 ■ IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ www.lastampa.it

TORINO, LA CONVENTION DI FRATELLI D'ITALIA APRE IL CANTIERE. ROMANI: RISCHIAMO LA FUGA

Il centrodestra prova ad archiviare Berlusconi dopo il voto per l'Europa

Meloni e Toti: esecutivo con la Lega. Ma Salvini frena: vogliono usarci

NEL GOVERNO LA RISSA PERMANENTE

MARCELLO SORGI
Un effetto inevitabile del sistema proporzionale - la cosiddetta partitocrazia a cui l'Italia è tornata ad affidarsi dopo un quarto di secolo di maggioritario, bipolarismo, e governi scelti dagli elettori - è la conflittualità permanente tra partiti alleati, che mina la stabilità dei governi. — P. 23

Alla convention di Fratelli d'Italia a Torino Giorgia Meloni lancia una doppia sfida: delegittimare l'alleanza Lega-M5S ed erodere voti agli alleati di Forza Italia per rifondare un nuovo centrodestra. Toti si schiera con lei. L'appello dell'ex ministra al Carroccio: «Insieme al governo dopo le elezioni europee». Ma il vicepremier Salvini frena: «Vogliamo solo usarci per superare il 4%». Parla Paolo Romani, fedelissimo di Berlusconi: «Al lavoro per evitare il fuggi fuggi. Forza Italia deve tutelare le varie sensibilità». CAPURSO, DI MATTEO, LA MATTINA E LESSI — PP. 2-3

VERSO LA MANOVRA
Tria: niente flat tax e la patrimoniale sarebbe distruttiva
SERVIZIO — P. 16

INTERVISTA AD ALESSIO ROSSI
I giovani industriali "Mai con Di Maio sa solo fare battute"
ALESSANDRO BARBERA — P. 16

La mamma di Kean: uniamo le mani a quelle dei migranti



A sinistra Isabelle, mamma del calciatore della Juve Moise Kean, alla «Casa delle donne e dei bambini» ad Asti. ZONCA — P. 8

LA RICERCA DEL PEW CENTER
NOI, IL PAESE CHE ODIAMO LO STRANIERO
LINDA LAURA SABBADINI — P. 23

VI sembrerà strano che la maggioranza delle popolazioni dei Paesi a più alta attrazione di migranti sostenga che gli immigrati sono una forza per il loro Paese in termini di lavoro e di talenti. Vi sembrerà strano, perché in Italia non è così.
CONTINUA A PAGINA 23

IL CARABINIERE UCCISO A FOGGIA
Il Viminale: taser alle forze dell'ordine prima dell'estate
D'AUTILLA, LONGO, TOMASELLO — PP. 10 E 11

STAMPA PLUS ST+

L'INCHIESTA
DE STEFANI E LILLO
Airbnb e ristoranti stravolgono le città "C'è il rischio bolla"
PP. 12 E 13



IL CASO
FRANCESCO RIGATELLI
L'isola, il quartiere di Milano senza plastica
P. 23



LE STORIE
SIMONA ROMAGNOLI
Biella, una mostra su Pistoletto padre e figlio
P. 28

CRISTINA BORGOGNO
Adotta uno scalino e salverai la torre di Corneliano d'Alba
P. 28

FINLANDIA, VOLA LA DESTRA

I verdi tedeschi: siamo l'argine contro i populistici

LETIZIA TORTELLO INVIATA A BERLINO
Sono stato sei anni ministro dell'Ambiente nello Schleswig-Holstein, nel Nord della Germania. Passavo dai pescherecci ai campi, fino ai porcili. Certo non potevo andarci con le scarpe eleganti». Robert Habeck si presenta in jeans, felpa e barba di tre giorni. È uno dei due leader dei Verdi e secondo i sondaggi è il politico più amato dai tedeschi. Ha superato Angela Merkel e il suo partito è al secondo posto dopo Cdu-Csu. «L'elevata popolarità - spiega - deriva dal fatto che ci occupiamo di temi socialmente rilevanti. Non abbiamo mai guardato ai sondaggi e studiato strategie solo per guadagnare voti». — P. 7 - OLIVIO P. 6

BUGIE SUL BLITZ OMOFOBO

Smollett, il comico che imbarazza i liberal negli Usa

ANTONIO MONDA NEW YORK
Nessun caso giudiziario, come quello che ha per protagonista Justin "Jussie" Smollett ha suscitato negli ultimi anni reazioni più contrastanti e imbarazzate, e fotografa perfettamente il clima esacerbato e disorientato dei nostri tempi. Partiamo dai fatti: Smollett, nato nel 1982, è un attore e musicista afro-americano con madre ebrea, dichiaratamente omosessuale, che ha raggiunto il successo grazie all'interpretazione di Jamal Lyon nella serie *Empire*, creata per la «Fox» da Lee Daniels, il regista di *Precious*. Il personaggio è un musicista di talento che ha un rapporto difficile con il padre, un mogul dell'industria discografica, per via della propria omosessualità. — P. 8

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIU'?

SUSTENIUM Biotinico
MULTIVITAMINICO
TECNOLOGIA 3 FASI

3 FASI: 1. ENERGIA, 2. CONCENTRAZIONE, 3. BENESSERE

100% VEGETARIANO
SENZA ZUCCHERO
SENZA GLUTINE
SENZA LATTOSIO

100% ingredienti selezionati e di qualità
Senza conservanti di sintesi
Senza coloranti di sintesi
Senza aromi di sintesi



ESPERTI NELLA GESTIONE ATTIVA DI FONDI
M&G
INVESTMENTS

VINCENZO CREMONINI
«AIUTARE LE AZIENDE, DETASSARE IL LAVORO»
di Polizzi e Trovato 10



ALBERTO BOMBASSEI
LA MIA FAMIGLIA E IL PIANO PER BREMBO
di Cinelli e Polizzi 13

RISPARMIO
I FONDI PENSIONE BATTONO BTP E AZIONI
di Bagnoli e Carbone 46

ESPERTI NELLA GESTIONE ATTIVA DI FONDI
M&G
INVESTMENTS

Risparmio, Mercato, Imprese L'Economia

LUNEDÌ
15.04.2019
ANNO XXIII - N. 15
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

PAGAMENTI (E BUROCRAZIA) IMPRESE SEMPRE PIÙ IN TRINCEA

I tempi lunghi di un sistema inceppato minano la crescita
Ora investimenti mirati

di Ferruccio de Bortoli, Fabio Pammolli e Luca Paolazzi 2, 4 e 5



Paolo Gallo
Amministratore delegato di Italgas

PAOLO GALLO (ITALGAS)
«ENERGIA E INFRASTRUTTURE SU 117 GARE DAL 2011 NE SONO PARTITE SOLO 4»

di Alessandra Puato 10

MERCATI CONCORRENZA E CAMPANELLI DI CRISI: SERVONO REGOLE CHE AIUTINO

di Ignazio Angeloni, Piergaetano Marchetti e Marco Vettoruzzo 19 e 23

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1 c.1 DCB Milano

INSIEME PROGETTIAMO IL FUTURO

Palazzo Italia sorge nel quartiere Eur di Roma e vanta il primato di essere l'edificio adibito ad uffici più alto della Capitale. La sua architettura degli anni '60, elegante ed inconfondibile, fa della luce una protagonista indiscussa. Un recente ed importante intervento di valorizzazione ha ridato nuovo lustro al palazzo il cui sistema di riscaldamento e climatizzazione è stato affidato all'innovazione tecnologica di Mitsubishi Electric con l'installazione di sistemi VRF a recupero di calore. Una soluzione all'avanguardia ed ecosostenibile in grado di offrire il massimo rendimento abbattendo le emissioni di CO2 e riducendo del 30% i consumi di energia rispetto a un impianto tradizionale. L'esempio perfetto di quando l'architettura è al servizio dell'ambiente per un futuro ecosostenibile.

PALAZZO ITALIA
ROMA EUR



CLIMATIZZAZIONE

mitsubishielectric.it

I porti pilastri del Made in Italy Ma la riforma non basta: serve una nuova cabina di regia

Malgrado la riforma del 2016 abbia previsto una regia di coordinamento, i sistemi portuali cercano di fare tutto, dandosi spesso anche le gomitate

Antonio Fulvi

FATTA l'Italia, pare avesse detto Cavour, bisognava ancora fare gli italiani. Un'aspirazione che probabilmente vale ancora per oggi. Di più: perché oltre agli italiani, anche alcune delle più grandi riforme del Paese, come quella del sistema portuale, sono costantemente in divenire. Varata nel 1998 come legge epocale, la grande riforma dei porti è stata riformata due anni fa, con la drastica riduzione delle 24 Authority a sole 15. Ma il cluster della logistica nazionale sollecita già da tempo una riforma della riforma. Ed effettivamente ce n'è un gran bisogno. I porti sono i gangli vitali della nostra economia, attraverso i quali passa quasi l'80% dell'export e poco meno dell'import. Si calcola che siano, con gli scali francesi del Mediterraneo, a servizio di un potenziale plafond di quasi 300 milioni di consumatori sui 500 milioni di tutta la Ue. Partiamo dalla realtà d'oggi. Per diventare Autorità di sistema portuale (acronimo Ad-SP) le vecchie Authority sono state definite sul piano territoriale, ma non totalmente su quello giuridico. E' in corso un serrato dibattito, che coinvolge anche Bruxelles, se vadano considerate enti pubblici oppure privati. Semplifichiamo, ma le implicazioni sono chiare: nel primo caso ogni contributo pubblico diventerebbe per Bruxelles «aiuti di Stato». Al contrario, utili e bilanci potrebbero essere tassati come imprese. Un pasticciaccio da cui non si è riusciti ancora ad uscire. ANCHE gli accorpamenti in sistemi' sul piano della geografia in qualche caso stridono. A fronte di sistemi' che la riforma del 2016 ha individuato in un solo porto è il caso di Trieste, Ravenna e Taranto ce ne sono altri che ne raggruppano fino a dieci Tirreno meridionale e Sardegna ma specialmente che non rispettano l'identità regionale. In Toscana il porto di Marina di Carrara è stato strappato al sistema di Livorno e Piombino per incollarlo con quello di La Spezia, porto ligure. Grandi proteste della regione Toscana, ma pare che la cosa funzioni. Meno chiara la situazione sullo stretto di Messina: Reggio Calabria, Messina e Milazzo sono spezzati in due sistemi diversi pur essendo complementari. L'attuale governo ha promesso di creare un sedicesimo sistema' proprio per metterli insieme, ma i tempi sono lunghi. POI ci sono i sistemi' commissariati, per svariati motivi: a Livorno perché la magistratura ha messo sotto accusa i vertici (il Riesame deve giudicare in questi giorni), a Messina per l'incertezza, eccetera. Esiste anche un'associazione delle Autorità di sistema, l'Assoporti presidente da poco Daniele Rossi, al timone del sistema' di Ravenna che però ha registrato la scissione dei porti siciliani con a capo Pasquale Monti di Palermo. Motivo: Assoporti conterebbe sempre meno rispetto alla pianificazione del governo. Non riesce nemmeno ad avere leggi chiare sulle concessioni doganali. IL PROBLEMA dei problemi è che malgrado la riforma del 2016 abbia previsto una regia di coordinamento degli investimenti e delle vocazioni, un pò tutti i 15 sistemi portuali cercano di fare tutto, dandosi spesso anche le gomitate. Ci sono più progetti di porti-containers di container e la polverizzazione non paga: tutti i terminal italiani movimentano meno contenitori del solo porto di Rotterdam (e Shanghai quintuplica Rotterdam). Si parla da decenni delle Autostrade del mare, con Livorno primo in Italia per la specializzazione: ma i traghetti ro/ro (merci) troppo spesso non hanno banchine adeguate e devono fare i conti con i colli di bottiglia' stradali e ferroviari attraverso le città. Dicono gli esperti della logistica che malgrado tutto si fanno miracoli. Ma in un modo che viaggia alla velocità della luce, anche i miracoli rischiano di rimanere indietro. © RIPRODUZIONE RISERVATA



l' intervista

Quintieri: «La Nuova Via della Seta occasione se non è a senso unico»

Il presidente di Sace riconosce le opportunità dell' iniziativa infrastrutturale ma avverte sulla necessità di accordi bilaterali

padova. Beniamino Quintieri, presidente di Sace, ordinario di Economia Internazionale presso la Facoltà di Economia dell' Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", oltre ad essere stato presidente di Ice ha ricoperto la carica di Commissario Generale del Governo per l' Esposizione Universale di Shanghai 2010.

Prof essor Quintieri può aiutarci a capire se l' adesione all' accordo della cosiddetta Nuova Vita della Seta rappresenta un rischio o un' opportunità per le nostre aziende e i territori interessati, soprattutto sul versante dello sviluppo infrastrutturale?

«La vicenda della Belt & Road va osservata da due punti di vista. Quello dello sviluppo infrastrutturale prima di tutto. Annunciato nel 2013 con un po' di retorica ma con molti investimenti non si sa quanti siano i paesi coinvolti ad oggi. Ma i numeri ci dicono che questo è il più grande progetto infrastrutturale della storia. Quindi va preso sul lato positivo perché questa maggiore connessione aumenta le opportunità di investimento e interscambio. È stato stimato dalla Banca Mondiale che un giorno in meno di trasporto produce un aumento per il commercio del 5%, da questo punto di vista è un' opportunità».

E da quale versante è un rischio?

«I paesi che sono stati coinvolti hanno aumentato il commercio con una media dell' 8%. C' è il rovescio della medaglia a questo globalismo in salsa cinese. C' è il pericolo che questo si tramuti in colonialismo. Queste new road è importante che non siano a senso unico, quindi non solo che consentano alla Cina di arrivare da noi ma che consentano anche a noi, e agli altri paesi aderenti, di andare in Cina. Questo è il grande interrogativo».

Quali aspetti destano maggiori dubbi? «Si sollevano essenzialmente due preoccupazioni. La prima, è la necessità che la Cina oltre ad investire tante risorse dia anche garanzie di apertura in procurement. Perché oggi le gare le vincono per forza di cose i cinesi. Non c' è sufficiente trasparenza, la possibilità di investire in Cina non è pari a quella che i cinesi hanno in Europa e via dicendo. Quindi è un problema istituzionale, che va risolto. L' altra preoccupazione riguarda l' esposizione finanziaria soprattutto dei paesi più deboli. Perché questi finanziamenti assumono la formula di prestiti fatti a paesi stranieri per infrastrutture che normalmente sono i cinesi a costruire. Il ritorno di alcuni di questi investimenti in infrastrutture è incerto e si è sperimentato non essere sufficiente a ripagare il debito. In alcuni paesi come Grecia oppure lo Sri Lanka questa eccessiva esposizione ha creato problemi finanziari. In Sri Lanka la cosa si è risolta con l' acquisto dei cinesi di infrastrutture e terreni dove faranno una base militare e quindi è chiaro che i paesi più fragili possono incappare in un eccessivo indebitamento e quindi nel rischio di consegnarsi mani e piedi ad una potenza economica di queste dimensioni». Su Financial Times abbiamo letto che l' intervento di soggetti come l' Asian Infrastructure Investment Bank nell' iniziativa Belt&Road potrebbe semplificare l' accesso di paesi europei. Anche sul tema dell' Italia quello che aveva fatto scalpore è stato il fatto che è il primo paese del G7 ad aderire? «Serve maggiore coinvolgimento delle banche di sviluppo internazionale non solo l' Asian Infrastructure Investments Bank, ma anche la Bei per esempio. E questo perché da un lato garantirebbe un maggior coinvolgimento occidentale ne dall' altro una maggiore adesione alle rules of law, che altrimenti resterebbero in mano in via esclusiva ai cinesi. Un' altra che ci riguarda più da vicino riguarda l' Europa. Ovvero se l' Europa debba trattare multilateralmente o se il singolo paese debba avviare colloqui multilaterali. Secondo me entrambe le vie, oggi



si è criticata l' Italia ma già 13 paesi europei hanno aderito, d' accordo non sono i paesi principali, però». Questo è un aspetto che è stato più volte rimarcato e cioè che l' Italia è il primo paese del G7 ad aver aderito. «C' è da dire che i tedeschi ricevono più investimenti dai cinesi e commerciano con la Cina molto più di noi. L' Italia ha maggior interesse perché la Belt&Road riguarderà sia una via terrestre che una via marina. Oggi circa il 60% del commercio tra Europa e Cina arriva via mare. L' Italia ha perso posizioni era il secondo paese ed ora è il decimo, è chiaro che un accordo come questo che interessa i nostri porti, come il Porto di Trieste, ha un interesse strategico. Va da sé che se ciò non avvenisse noi subiremmo un ulteriore effetto di spiazzamento. Non solo perdiamo posizioni sulla via marina, ma il rafforzamento della via terrestre a quel punto ci bypasserebbe tagliandoci fuori definitivamente. E quindi sono due buone ragioni perché l' Italia svolga un ruolo attivo. Per quanto riguarda le regole generali e la trattativa con l' Unione Europea sarebbe necessario venisse fatto a livello centralizzato. La Ue dovrebbe trattare con la Cina un sistema di regole condivise all' interno delle quali poi ogni paese si fa la sua partita. Altrimenti ci troviamo in una condizione di minoranza, perché i singoli paesi sono troppo piccoli per trattare a parità con la Cina». -- R.P. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

Il presidente dell'Autorità di Sistema Zeno D'Agostino in prima fila Scommessa sullo sviluppo infrastrutturale ferroviario del territorio

Porto di Trieste crocevia delle relazioni «Più influenti in Cina e nell'Europa centrale»

Luigi dell'Olio

Il ruolo centrale del porto di Trieste nella nuova Via della Seta, ma anche una serie di accordi per aprire alle imprese italiane il mercato di quella che già oggi è la prima economia al mondo a parità di potere d'acquisto (e che presto lo sarà anche in termini assoluti). In occasione della visita del 21-23 marzo nella Penisola del Presidente della Repubblica Popolare Cinese, Xi Jinping, è stato firmato il memorandum quadro che apre la strada ad una rafforzata partnership economica bilaterale, al quale si aggiungono ventotto accordi istituzionali e commerciale.

Il valore complessivo è stato stimato dal governo italiano in 2 miliardi e mezzo di euro, ma con la possibilità di salire fino a 20 miliardi con l'indotto che ne deriverà. Al di là dei numeri, davvero difficili da definire a priori, la visita ha avuto un valore di rilievo nella misura in cui il nostro è stato il primo Paese del G7 a muoversi in questa direzione verso Pechino, con le polemiche che ne sono derivate soprattutto dal fronte statunitense, considerato che l'Amministrazione Trump è da tempo impegnata in un braccio di ferro sul terreno commerciale proprio con il gigante asiatico.

L'intesa di maggiore rilievo per il Nordest ha coinvolto da una parte l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale-Porti di Trieste e Monfalcone e dall'altra China Communications Construction Company (Cccc), che punta a organizzare la logistica in uscita dallo scalo giuliano. «Il nostro impegno è supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre Pmi, che non hanno le dimensioni per affrontare questo tipo di investimenti», ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino. L'accordo sancisce l'ingresso del porto di Trieste nella cornice della "Belt and Road Initiative" (ribattezzata "La nuova Via della Seta" alle nostre latitudini) e «permetterà l'accrescimento dell'influenza del porto di Trieste in Europa centrale e nei mercati marittimi cinesi», ha chiarito. Per poi aggiungere che l'intesa «permetterà a entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio».

La parte riguardante in particolare l'infrastruttura ferroviaria triestina, interessa, secondo D'Agostino, anche le «nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana Rfi».

Alle aziende del territorio che operano nel comparto alimentare interesserà l'apertura alla possibilità di esportare carni suine dall'Italia in Cina, a valle di un accordo siglato tra il ministro della Salute, Giulia Grillo, e l'ambasciatore cinese a Roma, Li Ruiyu. Una misura attesa da almeno 15 anni (l'accordo ha richiesto lo svolgimento di numerose missioni in Cina da parte dei più alti livelli tecnici e istituzionali italiani per incontrare i vertici delle autorità sanitarie locali), che definisce le condizioni per l'esportazione delle carni suine italiane, specie sotto forma di prosciutti, mortadelle, salami e speck.

Non ha limiti merceologici, invece, l'iniziativa dei Panda Bond che sarà realizzata con il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti. Nella sostanza si tratterà di emissioni obbligazionarie destinate a investitori istituzionali operanti in Cina, i cui proventi saranno usati in chiave di supporto alle aziende italiane con sede nel Paese del Dragone per un ammontare di 5 miliardi di Renminbi (circa 650 milioni di euro). Tra le aziende a partecipazione pubblica, infine, Eni ha siglato un memorandum con Bank of China per esplorazioni in Cina, mentre Ansaldo Energia ha firmato due intese (su una collaborazione tecnologica per sviluppare turbine a gas con Ugtc e una per la fornitura di una turbina a Shanghai Electric e Benxi Steel).



-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

IL SOTTOSEGRETARIO ALL' ECONOMIA REGISTA DELL' INTESA

Geraci: «È un aiuto alle piccole imprese potranno portare lontano il made in Italy»

Il professore invita a non avere paura degli investimenti cinesi nel nostro Paese: «Al contrario si aprono nuove prospettive per chi vuole crescere in Cina»

«Oltre agli accordi siglati, conta il valore dell' evento. Quando si muove il Presidente cinese, ed erano dieci anni che non vi era una visita ufficiale in Italia, le imprese del Paese seguono a ruota». Michele Geraci, sottosegretario allo Sviluppo economico, è stato il grande promotore dell' arrivo di Xi Jinping nella Penisola, lui che conosce bene quel Paese dove ha vissuto per dieci anni e ha due cattedre universitarie, alla Nottingham Ningbo China e alla New York University Shanghai.

Trascorsa qualche settimana dalla visita del 21-23 marzo, è possibile fare un bilancio dei risultati, dato che in questo periodo sono girate cifre anche molto discordanti tra loro in merito alle intese raggiunte?

«Gli accordi siglati sono un primo passo verso una collaborazione destinata a essere più stretta con un gigante mondiale dell' economia. Il valore della visita presidenziale ha un significato ben preciso a quelle latitudini: è un segnale di fiducia verso il nostro Paese trasmesso a tutto il sistema economico locale».

Ma da noi più di un anno teme investimenti predatori...

«È una paura immotivata. Gli investimenti cinesi in Italia saranno per qualche centinaia di milioni di euro, a fatica si potranno avvicinare al miliardo. Piuttosto ora si aprono nuove, entusiasmanti prospettive per le aziende italiane che vogliono crescere in Cina».

Le analisi di mercato dicono che il Nordest è fin qui stato molto prudente nell' approcciare quel mercato. A suo avviso cosa cambia d' ora in avanti?

«Consideriamo la struttura imprenditoriale del territorio, fatta per la stragrande maggioranza da piccole o in qualche caso medie imprese.

Per queste è complicato approcciare mercati distanti sia dal punto di vista geografico e culturale, così prevale la tendenza a concentrare gli sforzi sulle destinazioni più vicine.

L' impegno che stiamo portando avanti come Governo è a creare maggiori opportunità per far conoscere i prodotti made in Italy in Cina. Supporteremo con missioni ad hoc e la partecipazione a eventi espositivi le nostre aziende, rafforzando così il lavoro che già oggi svolgono le associazioni imprenditoriali».

Anche il porto di Trieste si aspetta una svolta...

«La svolta c' è già. Lo scalo sta recuperando il suo antico valore e potrà diventare una porta d' ingresso privilegiata per i traffici lungo la Via della Seta».

--Luigi dell' Olio BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The collage features a newspaper clipping from 'NORDEST ECONOMIA' with the headline 'Geraci: «È un aiuto alle piccole imprese potranno portare lontano il made in Italy»'. Below the headline is a photo of Michele Geraci speaking at a podium. To the right of the photo is a large graphic with the text '5X000 ricerca formazione innovazione occupazione cultura'. Below this graphic is another line of text: '5 buone ragioni per la tua uniTS'. At the bottom of the collage is the logo of the 'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRIESTE' and its fiscal code '80013890324'.

Il Piccolo

Trieste

Uno degli economisti italiani che conoscono di più la Repubblica popolare invita l'Italia alla cautela: «Anche in settori strategici come le Tlc»

Giorgio Prodi: «Più Europa, è la stella polare per negoziare da pari a pari con Pechino»

Piercarlo Fiumanò

Giorgio Prodi è appena rientrato da Pechino dove ha partecipato al Boao Forum for Asia, una mini Davos asiatica con ospite speciale l'ex governatore della Banca Popolare Cinese Zhou Xiao Chuan. Professore presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Ferrara, Prodi è uno degli economisti italiani che conoscono più a fondo la Cina.

Membro dei comitati scientifici di Osservatorio Asia e Nomisma, nei suoi studi ha analizzato a fondo la Via della Seta e il suo impatto sul sistema produttivo italiano ed europeo.

Professor Prodi, il governo cinese negli anni Novanta apriva le frontiere al commercio e agli investitori stranieri. A che punto è questo processo?

«La Cina non ha mai avviato un vero processo di grandi privatizzazioni ma si è aperta gradualmente agli investimenti stranieri. Il problema è che esiste un'asimmetria di trattamento fra le nostre imprese e le aziende cinesi che potrebbe essere risolta presto da una legge quadro su accesso al credito e governance (mancano solo i decreti attuativi), in grado di garantire parità di trattamento».

La Via Della Seta è la nuova frontiera economica per l'Europa?

«Il progetto Belt One Bealt One Road (una cintura, una strada) nasce nel 2013 e fu voluto da Xi Jinping sulla base della necessità geopolitica di spezzare l'isolamento della Cina negli accordi bilaterali sul commercio internazionale. Poi la storia ha cambiato il suo corso quando Donald Trump ha rivoluzionato i rapporti commerciali degli Usa con il resto del mondo cancellando i trattati Ttp e Ttip. A quel punto la Via della Seta è rimasto l'unico grande progetto internazionale sul terreno».

Con quali strategie?

«I nuovi investimenti previsti nelle infrastrutture ferroviarie e portuali influenzeranno sicuramente le relazioni commerciali tra Asia ed Europa riducendo i costi di trasporto, aumentando il volume degli scambi, aprendo nuovi sbocchi commerciali. Le stime più accreditate prevedono che le ferrovie saranno in grado di movimentare dai 300 mila ai 500 mila container l'anno.

Numeri interessanti ma che rappresentano una piccola percentuale dei circa 20 milioni di container trasportati via mare ogni anno tra Europa e Asia».

Ha ragione chi paragona questo progetto al piano Marshall?

«Il piano Marshall fu completamente diverso perché garantiva finanziamenti a fondo perduto per la ricostruzione dell'Europa dalle macerie seconda guerra mondiale.

Nel caso della Via della Seta esiste piuttosto il rischio di cadere in una trappola del debito finendo per concedere alla Cina lo sfruttamento delle proprie infrastrutture. È quello che è successo allo Sri Lanka e al suo porto».

Gli obiettivi della Cina sono di tipo commerciale o geopolitico?

«Ambedue. Ci sono ragioni di Stato e di mercato».

Alcuni temono che i porti di Trieste e Genova finiscano in mani cinesi come è accaduto per il porto del Pireo



comprato dal colosso Cosco per 368,5 milioni.

«L' acquisizione del porto del Pireo fu il prezzo pagato dalla Grecia per rispettare il rigido piano di austerità imposto dall' Europa. Non vedo rischi di colonialismo se un Paese è in grado di fare rispettare le regole. Tuttavia, nel caso dell' Italia, il governo avrebbe dovuto firmare il Memorandum con la Cina con la supervisione europea».

Serviva uno scudo europeo...

«Siamo stati l' unico Paese non appartenente al blocco dell' Est Europa ad aderire in autonomia. Per me solo l' Europa può negoziare su di un piano di parità e di equilibrio con la Cina. Questa deve essere la stella polare delle relazioni con Pechino anche in settori strategici come le telecomunicazioni».

I francesi di fatto senza fare grandi concessioni hanno portato a casa accordi miliardari senza aderire al Memorandum cinese...

«Si è fatto dell' umorismo sull' accordo italiano che comprende anche l' export delle arance. In realtà la Cina oggi ha più bisogno di tecnologie francesi e tedesche che di arance di cui peraltro (cosa che pochi sanno) è un grande produttore mondiale. Noi non abbiamo avuto con Pechino relazioni così concrete sul piano economico perché siamo meno forti sul fronte delle tecnologie».

L' Italia di fatto sta giocando un ruolo fondamentale dopo la firma del Memorandum. In particolare il porto di Trieste con il rafforzamento dell' intermodalità e della rete dei trasporti delle merci via ferrovia ha di fronte una grande sfida. Che ne pensa?

«Due sono gli aspetti che più possono avere impatto sulle imprese e quindi sull' economia italiana: le nuove reti ferroviarie che connettono la Cina all' Europa e il rafforzamento dei porti del Sud Europa. Se la costruzione della ferrovia che deve attraversare i Balcani incontrasse degli ostacoli, i porti del Nord Adriatico potrebbero essere la piattaforma ideale per distribuire merci prodotte in Asia e raccogliere i prodotti europei da spedire a livello globale. Tuttavia Trieste e Venezia movimentano oggi meno della metà dei container del solo Pireo. Per rispondere a una crescita di questo tipo è necessario che i porti del Nord Adriatico attuino una strategia comune».

L' accordo per Trieste punta ad organizzare la logistica per aumentare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre Pmi, che non hanno le dimensioni per affrontare questo tipo di investimenti.

«Le nostre Pmi senza consorziarsi potrebbero avere delle difficoltà. Per sbarcare sul mercato cinese servono tempi lunghi, investimenti, reti d' impresa. Nel caso di Trieste una migliore logistica delle infrastrutture ferroviarie, anche con la partecipazione di grandi conglomerati pubblici cinesi come China Communication Construction Company, è una mossa indovinata».

In tutto questo scenario l' Europa non cresce.

«Perché non ha investito sulle nuove tecnologie. Non esistono in Europa giganti come Google, Apple, Amazon e Microsoft».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

La firma del Memorandum ha avviato il dialogo fra l' Autorità e la società statale China Communications and Construction Company

Porto di Trieste, tre mesi per capire il domani Il ruolo cruciale del piano ferroviario Trihub

lo scenario Diego D' Amelio Serviranno poco meno di tre mesi per sapere quali ricadute concrete avrà per il porto di Trieste la firma del Memorandum d' intesa firmato a Roma con la Cina. La visita del presidente Xi Jinping è stata occasione per l' accordo stretto fra l' **Autorità portuale** e la società statale China Communications and Construction Company, che hanno ora avviato il confronto per definire il coinvolgimento cinese nello sviluppo ferroviario dello scalo e la presenza di Trieste in infrastrutture logistiche e portuali in Europa centrale e Cina.

Il dialogo avviene fra soggetti pubblici. Da una parte l' **Autorità portuale**, presieduta da Zeno D' Agostino ed emanazione del ministero dei Trasporti.

Dall' altra il colosso Cccc, braccio operativo del governo cinese nella realizzazione della Belt and Road Initiative. Prima di valutare investimenti sul fronte mare, la Cina vuole avere certezza che da Trieste le merci possano avere la strada spianata verso l' Europa centrale: è sotto questo profilo che diventa centrale il progetto ferroviario Trihub, primo dei tre punti del memorandum. Trihub è un piano di sviluppo che **Autorità portuale** e Rete ferroviaria italiana hanno presentato nell' ambito dell' Eu-China Connectivity Platform, dunque nell' ambito di un' iniziativa comunitaria di cooperazione nel campo delle infrastrutture. Si profila un project financing che vedrà protagonista Cccc, intenzionata a velocizzare le opere: ancora da chiarire sono tuttavia entità e modalità dell' intervento su un progetto, che costa in totale 200 milioni, buona parte dei quali ad ogni modo già coperti con risorse pubbliche italiane. Toccherà al governo vigilare. Ma sulla necessità di potenziare l' infrastruttura di ferro non hanno dubbi i terminalisti triestini, unanimi nel sostenere l' accordo col Dragone.

Il progetto riguarda il rafforzamento delle stazioni ferroviarie esistenti, alcune delle quali in stato di abbandono e da reinventare alla luce di un gigantismo ferroviario che oggi richiede convogli da 750 metri per competere con i porti del Nord Europa. Passa da qui l' aumento quantitativo dei collegamenti ferroviari da e per Trieste prodotto dall' **Autorità portuale**, che chiude il 2018 con quasi 10 mila treni, pari a oltre 200 mila camion tolti dalla strada. Dati che fanno di Trieste il primo porto ferroviario d' Italia, con una crescita prevista del +10% nel 2019.

Per effetto del secondo punto del memorandum, i treni finiranno anche a Kosice, vicino al confine fra Slovacchia, Ucraina e Ungheria, pensato dalla Cina come uno dei principali snodi europei di terra della Via della seta. L' **Autorità** potrà partecipare all' imponente progetto in forme che verranno definite. Lo snodo è fondamentale per le sue dimensioni e perché le strutture slovacche sono in grado di realizzare lo scambio fra convogli con diverso scartamento nel viaggio terrestre tra Cina terrestre ed Europa centroorientale, con il Dragone che nel 2020 conta di far passare per la Slovacchia 2 mila dei 5 mila treni che si stima potrebbe mandare in Europa per quella data. Il rafforzamento delle infrastrutture retroportuali, che coinvolgerà anche gli interporti di Cervignano e Gorizia, è d' altronde fondamentale rispetto alla strategia con cui le compagnie cinesi stanno intanto guardando al fronte mare triestino. Qui le trattative sono con soggetti privati, ovvero i terminalisti che gestiscono le principali banchine del porto. A cominciare dalla Piattaforma logistica, che il gruppo Parisi-Icop sta ultimando e da cui potrebbe partire la costruzione del Molo VIII, destinato a diventare il più grande del porto. Un altro gigante come China Merchants Group sta trattando l' ingresso nella società di gestione, mentre è sempre Cccc ad aver sondato il terreno per ottenere l' affidamento degli imminenti lavori del raddoppio del Molo VII, in concessione a Trieste Marine Terminal, controllata alla pari da Msc e To Delta.

Il terzo e ultimo punto del Memorandum riguarda la possibile presenza di capitali italiani in qualche ancora imprecisato terminal marittimo cinese, con il dichiarato scopo di realizzare le condizioni per facilitare l' export del made in Italy da

The image shows a page from the newspaper 'Il Piccolo' with a section titled 'NORDEST ECONOMIA'. The main headline reads 'Porto di Trieste, tre mesi per capire il domani Il ruolo cruciale del piano ferroviario Trihub'. Below the headline is a photograph of a busy port terminal with several large cargo ships docked at the pier. To the right of the photo is a small portrait of a man, likely Zeno D'Agostino, the president of the port authority. The text of the article is partially visible, starting with 'La firma del Memorandum ha avviato il dialogo fra l' Autorità e la società statale China Communications and Construction Company'. The article discusses the strategic importance of the Trihub railway plan and the involvement of the Chinese state-owned company CCCC in the port's infrastructure development.

Trieste verso la Cina. Un modo per cercare di aiutare le imprese italiane del Nordest ad avere un terminale asiatico dove dirigere l' export, realizzando una catena logistica fin qui mancante.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

IL NEGOZIATO OPERATIVO CON LA CONTROPARTE ASIATICA

Sommariva: «Con Pechino confronto da pari a pari»

Il segretario dell' Autorità «Nella trattativa bisogna essere orgogliosi di rappresentare un grande Paese e di avere un asset logistico importante»

Pubblico è bello. Il presidente Zeno D' Agostino e il segretario generale Mario Sommariva non smettono mai di sottolinearlo, tanto più in queste settimane di forte esposizione mediatica e di timori veri o presunti sull' intesa con i cinesi. I due manager rivendicano il forte ancoraggio alla gestione pubblica e la decisione di tenere nelle mani dell' Autorità pezzi della catena che stavano per essere privatizzati. L' adagio è che pubblico significa salvaguardia del lavoro e, insieme, possibilità di trattare senza cedimenti anche davanti al Dragone.

La filosofia sta tutta in una lunga intervista rilasciata dal genovese Sommariva alla rivista di approfondimento Pandora. «Credo - dice il dirigente - a un forte ruolo del pubblico. Sono segretario generale di un' Autorità di sistema portuale: la mia teoria è che dove c' è un pubblico forte, un pubblico che regola, un pubblico che può sostenere e che interviene, il mercato cresce, le persone stanno meglio, il lavoro ha più dignità e la competitività viene meglio difesa. L' Autorità ottimizza tutte le aree retroportuali esistenti a livello regionale, gestisce una compagnia ferroviaria che collega il tutto. Abbiamo acquisito il consorzio industriale del vecchio ente di sviluppo industriale del porto. Così si fa veramente sistema».

Per Sommariva lo sviluppo occupazionale passa per quello che sta dietro le banchine: «La vera alleanza deve essere quella fra porti e industria. I porti devono diventare un elemento di competitività territoriale, che favorisca lo sviluppo di attività produttive e servizi che stanno a cavallo tra le attività strettamente industriali e quelle portuali.

Ferrovia, rilancio del porto franco anche in un contesto neo-manifatturiero, forte attenzione all' aspetto sociale, alla tutela del lavoro e alla crescita professionale delle maestranze. Sono questi gli elementi su cui fondiamo una strategia che ci sta dando soddisfazioni».

Sommariva guarda con ottimismo agli accordi con la Cina: «Trieste vuole essere parte del gioco, non teme di essere fagocitata, perché le normative italiane - qui ritorna il ruolo del pubblico - non consentirebbero la vendita dei porti. I porti non si vendono, perché il demanio non si vende: c' è un regime che consente allo Stato, al pubblico e alle autorità portuali di determinare le regole di utilizzo dei porti. Quindi ci si confronterà da pari a pari, perché il porto è nostro. Ci sono modi diversi con cui affrontare questi dialoghi. Se lo si fa con uno spirito di subalternità, chiedendo la carità, si parte da una posizione di debolezza. Se lo si fa con il giusto orgoglio di rappresentare un grande Paese e di avere un asset logistico e di collegamento dei traffici marittimi e ferroviari importante, si gioca da pari a pari. Spero si concludano presto degli accordi che porteranno ad investimenti importanti da parte cinese su Trieste e contribuiranno allo sviluppo del porto e del territorio».

E qui entra in gioco il progetto ferroviario Trihub, perché lo sviluppo passa per il definitivo rafforzamento dell' asse ferroviario da e per Trieste. «Siamo passati - dice Sommariva - in due anni da un traffico di 4. 800 a 10. 000 treni. Alcune linee arrivano al Nord della Germania, a Kiel o a Rostock. Dal porto di Trieste partono 14 treni a settimana per Budapest. Trieste è arrivata quest' anno a 700 mila teu, Capodistria è già a 900 mila: 2 milioni in totale includendo anche il traffico ro-ro. Se consideriamo il traffico di treni che ogni settimana viene generato dai due porti, questi superano il traffico ferroviario di Rotterdam».

--D.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

convegno in sala bassi

Il Pd: «Servono investimenti per sfruttare la Via della Seta»

Gorizia e il suo territorio possono ambire al ruolo di retroporto strategico per la Via della Seta. È questo uno dei messaggi lanciati dall'incontro pubblico organizzato in città dal Partito Democraticico, che ha tentato di indagare le implicazioni economiche e politiche della Via della seta, gli investimenti possibili nell'Isontino e le prospettive per la Sdag. Un incontro introdotto dal segretario del Pd cittadino Franco Perazza e che ha visto anche gli interventi dell'ex senatrice Laura Fasiolo, coordinatrice dell'evento, del presidente dell'Autorità portuale del mar Adriatico nord orientale Zeno D'Agostino, e dell'amministratore unico di Ferrovie Udine Cividale Maurizio Ionico.

«Possiamo ambire a un ruolo di retroporto strategico della via della seta? Dato che le interconnessioni tra Italia e Slovenia sono molto carenti, si intende o no investire su quest'area?», ha chiesto preoccupata l'ex senatrice Fasiolo ai suoi interlocutori, con D'Agostino che ha evidenziato la spinta della sua dirigenza verso l'aumento dei traffici, ma soprattutto si è dichiarato orgoglioso per lo sviluppo esponenziale dell'indotto e la regolarizzazione di contratti di lavoro che oggi sono nella quasi generalità a tempo indeterminato, e gratificato la qualità del servizio è il benessere dei lavoratori del Porto. «Non basta il raddoppio delle merci su rotaia, né bastano modalità di trasporto più sostenibili dal punto di vista economico ambientale - ha detto D'Agostino -, ma è indispensabile prevedere investimenti nell'infrastruttura e qualità, alta professionalità e sicurezza dei lavoratori». Passo in avanti, specie dal punto di vista dell'infrastrutturazione, che secondo D'Agostino saranno favoriti proprio dal nuovo accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communications Construction Company. «I benefici saranno indiscussi per la nostra area regionale e locale, una grande occasione di sviluppo», ha spiegato.

Certo restano anche diverse perplessità, legate alla carenza di interconnessioni in un'area dove la progettazione va intesa sempre e comunque come transfrontaliera.

Manca ancora la lunetta italiana, e la messa a norma della lunetta slovena, fondamentali per consentire ulteriori facilitazioni per l'ingresso in Italia dei treni provenienti dalla Slovenia. Senza dimenticare il ruolo strategico per il turismo e il commercio dell'elettrificazione della ferrovia Transalpina.

Il tema del potenziamento del sistema ferroviario si innesta poi con quello della fiscalità. «Questioni come Zes o ZIs, abbattimento della burocrazia, superamento dello svantaggio e fiscale tra Italia e Slovenia, sono tutti passaggi da affrontare con urgenza - ha osservato Laura Fasiolo -. La delibera generalista adottata a fine legislatura dalla Regione è rimasta senza seguito?». Per l'ex senatrice, peraltro, proprio il Gect potrebbe essere «un forte e significativo motore per l'elaborazione di strategie condivise con la Slovenia».

- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Cina guarda a Genova e Trieste «Piattaforme logistiche primarie sulla nuova Via della seta»

La Cina è interessata principalmente ai due porti italiani ascellari, ovvero Trieste e Genova, ma tutti si propongono per la Silk&Road

Antonio Fulvi

TA DIVENTANDO un po' come la ricerca della pietra filosofale: proporsi come sistema logistico portuale per diventare un terminale della Silk and road Initiative cinese, in italiano la nuova Via della seta. E anche la conferma ufficiale che la Cina è interessata principalmente ai due porti italiani ascellari, ovvero Trieste e Vado Ligure (Genova), non disarmo gli altri. Tanto che non c'è sistema portuale nazionale che sulla Silk&Road non si sia proposto o non stia lavorando per proporsi. Una approfondita analisi sul tema è stata svolta nei giorni scorsi dal presidente nazionale di Confetra Nereo Marcucci. Confetra, che è la confederazione italiana del trasporto e della logistica più strutturata e più sentita dal governo, sostiene che non saranno solo i porti ascellari ad essere interessati dall'iniziativa cinese. «FORSE si sta sottovalutando il fatto scrive in un suo interventi sulla Gazzetta Marittima che la S&R comprende piattaforme di produzione, assemblaggio e distribuzione anche in Asia sudorientale e centrale, in Medio Oriente e in Africa: il tutto difficilmente riconducibile a una logistica solo ascellare per l'Italia». Secondo Marcucci Genova e Trieste sono ovviamente in pole position, ma il mercato dei porti italiani è ancora ben aperto: e cita il recente avvio di un traffico di arance siciliane da Palermo alla Cina. «Una dimostrazione solo apparentemente marginale scrive ancora del fatto che la Silk and Road è un nastro trasportatore virtuale che deve essere usato nei due sensi di marcia». Se ne discute, ovviamente, anche non dimenticando che molto è legato agli sviluppi dell'economia mondiale, comprese le minacce da parte degli Usa di Trump su eventuali embarghi delle merci italiane, come punizione per l'apertura del nostro paese alla Cina. Ma rimangono ancora da valutare le reali portate degli accordi sottoscritti a Roma (ma anche a Parigi) da Xi Jinping nelle recenti visite. LA DELEGAZIONE cinese che ha accompagnato il presidente Xi a Roma non è certo la prima in Italia. Molti dei porti italiani, sia sul Tirreno che all'Adriatico, hanno avuto in precedenza visite tecniche anche approfondite, con accordi o pre-accordi su alcuni aspetti non marginali della logistica al di fuori della S&R. Qualche esempio? All'interporto Vespucci di Guasticce, area toscana tra il porto di Livorno e l'aeroporto di Pisa, c'è un hub delle mini- auto elettriche cinesi dove si montano e si ridistribuiscono in tutta l'Europa meridionale le macchinette del Carsharing; e dove sono stati raggiunti accordi per importare e supportare le grandi auto elettriche che la Cina si appresta a immettere sul mercato Ue. IN ADRIATICO il porto di Ancona, con grande dinamismo del suo presidente di sistema Rodolfo Giampieri, ha ottenuto dalla Ue importanti finanziamenti per il settore traghetti dopo che qualche vocina aveva parlato dell'intenzione cinese di metterci il proprio cappello. E non è detto che la Cina si sia tirata totalmente indietro. Come in altri porti, dove la necessità di infrastrutture nuove e moderne cozza contro il blocco dei finanziamenti da parte dell'Italia. Mai come in questo caso pecunia non olet. Nemmeno se si chiama Renmimbi. © RIPRODUZIONE RISERVATA



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il porto di Venezia passo dopo passo rafforza i legami con i partner cinesi

Prossima tappa la costruzione delle banchine Alti fondali Musolino: «Noi i soli ad avere un accordo di cooperazione»

Il via vai di container, la linea oceanica che tocca Venezia una volta al mese, l'intesa con il Porto del Pireo (a guida cinese, con concessione fino al 2052) per implementare i traffici. E soprattutto - in un'operazione i cui contorni però sono ancora tutti da delineare - l'interesse per una banchina alti fondali alla bocca di porto di Malamocco, che potrebbe portare a un investimento cinese di circa 1,3 miliardi euro per la progettazione e la gestione dell'opera. Al di là della Via della Seta, la Cina sta giocando un ruolo sempre più importante nel Porto di Venezia, città che - nel solco del viaggio di Marco Polo, che resta un forte simbolo delle relazioni tra Europa e Cina - ha da sempre coltivato legami particolare con la Cina, a partire dal gemellaggio con la città di Suzhou, firmato nel 1980 e rinnovato l'anno scorso. Legami culturali, rapporti economici. Non a caso, il presidente dell'**Autorità portuale**, Pino Musolino, ha fatto parte, a fine marzo, della delegazione che ha partecipato alla visita del presidente cinese Xi Jinping, compresa la sessione degli incontri bilaterali, per potenziare scambi già esistenti.

Ad esempio dallo scorso novembre è stato attivato un servizio "feeder" settimanale che dal porto del Pireo, gestito da Cosco, fa arrivare ai terminal veneziani i container sbarcati dai grandi mercantili nel porto greco, trasferiti da navi più piccole fino a Venezia. Un feeder che fa 1400 teu a settimana quindi oltre 70 mila l'anno.

Volumi che però potrebbero presto crescere, alla luce del memorandum firmato a febbraio tra i porti di Venezia e del Pireo. Un accordo rivendicato con orgoglio dal presidente del Porto, Musolino: «L'unico accordo di cooperazione rafforzata firmato dal Pireo nel Mediterraneo, un accordo firmato proprio con il Porto di Venezia». L'intesa firmata con Fu Chengqiu, a capo dell'**Autorità Portuale** del Pireo, prevede «una cooperazione stabile e reciproca, per sviluppare i rispettivi porti e servizi portuali, supportando politiche di connettività infrastrutturale e servizi portuali. Il memorandum mira anche a migliorare lo scambio di buone pratiche e conoscenze in ambito di gestione **portuale** nei campi dell'information technology, dell'attrazione degli investimenti e della comunicazione».

Il porto del Pireo è il maggiore scalo della Grecia e del Mediterraneo orientale ed è uno snodo di collegamento ideale tra l'Asia e l'Europa centrale e orientale. È il primo hub per le più grandi navi porta-container in servizio diretto Europa-Far East dopo aver attraversato il Canale di Suez.

Dal Pireo le merci raggiungono il resto dell'Europa.

La Grecia è il luogo dove la presenza cinese è maggiore. Nel 2008 i primi investimenti della Cosco (China Ocean Shipping Company) per la gestione di alcune banchine, nel 2016 l'acquisto del 51% della Port Authority del Pireo per 280,5 milioni di euro.

Pireo, ma non solo. A Venezia fa tappa anche la linea oceanica (che non scala al Pireo) dalla Cina di Cma Cgm che tocca Venezia una volta alla settimana ed è gestita dal consorzio Ocean Alliance (alleanza di cui fanno parte anche Cosco Shipping della Cina, Evergreen di Taiwan, e Oocl di Hong Kong). Le navi porta container possono raggiungere anche 8.500 Teu e hanno accesso alla banchine di Porto Marghera grazie ai lavori di escavo per l'accesso conclusi la scorsa estate. Il terminal d'arrivo è Vecon: tutti i container sbarcati alimentano il mercato del Nordest mentre quelli in partenza vanno tutti all'estero.

Il progetto per le banchine Alti fondali, infine, è una sorta di mini offshore previsto davanti alla bocca di porto di Malamocco, uno dei tre ingressi alla laguna di Venezia. Un progetto che ha sostituito il grande porto off-shore che era stato previsto dal precedente presidente dell'**Autorità portuale** di Venezia, Paolo Costa, poi chiuso nel cassetto perché ritenuto troppo oneroso e fuori mercato. Costa era riuscito a coinvolgere nell'operazione Cccc che - inserita in un'Ati con 3TI Progetto ed e-Ambiente - era stata incaricata di realizzare il progetto.

Ora, anche se l'intervento è stato ridimensionato, la Cccc (China Communication Construction Company) che è nella top 5 dei general contractor mondiali, potrebbe investire fino a 1,3 miliardi di euro per la progettazione e la gestione



dell' opera. Lo studio è in corso per definire numero e dimensione degli accosti e fattibilità economico e finanziaria.
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PORTO VADO

Piattaforma, il nuovo Vado Gateway avrà un maxi sistema automatizzato

Alla scoperta delle tecnologie che verranno impiegate nello scalo container

MICHELE COSTANTINI

Il nuovo terminal container di Vado Ligure, che diventerà operativo alla fine del 2019, sarà il primo in Italia ad essere altamente automatizzato. I container che sbarcheranno in Vado Gateway, verranno immediatamente registrati da una videocamera dinamica installata sulle gru di **banchina**, che invierà le informazioni al sistema operativo del terminal.

Tale sistema, altamente avanzato e integrato con le attrezzature dell'impianto, consentirà di rintracciare in qualsiasi momento la posizione dei container all'interno del terminal.

A confermare tecnologicamente la nuova «porta» di Vado Ligure è la flotta di gru di piazzale e **banchina** che opererà sulla nuova piattaforma, costituita da 4 gru «di **banchina**» Sts, 14 gru «di piazzale» Armg e 19 «gru a cavaliere» Sc.

In tutto 37 gru coordinate da un sistema gestionale di ultima generazione. Le gru da piazzale Armg in particolare, opereranno poi in completa autonomia. L'operatore infatti, interverrà soltanto in caso di necessità su singole operazioni da una sala di controllo. In questo modo saranno garantiti i più elevati standard di sicurezza, visto che nessuna persona sarà fisicamente presente nel piazzale durante la movimentazione dei container.

L'accesso al piazzale automatizzato sarà infatti possibile soltanto per le attività di manutenzione durante il fermo delle gru. Le altre movimentazione dei container, dalla **banchina** alle aree di scambio interne, da qui al piazzale e quindi alle aree di scambio con il trasporto stradale, avverranno attraverso l'impiego degli «Straddle Carrier», mezzi ibridi con operatore che riceveranno istruzioni direttamente dal sistema operativo integrato.

Tutte le operazioni di carico e scarico con il trasportatore potranno essere effettuate solo quando l'autista si troverà in posizione di sicurezza, Le aree di scambio poi sono dotate di telecamere e sensori, che in caso di allarme bloccano le operazioni. Intanto, sono arrivati in piattaforma i primi container test, che saranno movimentati per le prove di funzionamento delle gru da piazzale Armg già posizionate e operative.



Le infrastrutture

Diga, tre opzioni per costruirla un anno per aprire i cantieri

Già al lavoro l'associazione italiana che ha battuto i concorrenti cinesi con un'offerta economica molto ribassata rispetto alla base

MASSIMO MINELLA

Raccontano che rispetto alla base d'asta di 13 milioni e mezzo di euro per aggiudicarsi la progettazione della nuova diga foranea del porto, il vincitore l'abbia spuntata con un'offerta ribassata di quasi due terzi, fino ad arrivare a 5 milioni. Anche così sarebbero stati battuti i concorrenti cinesi di Cccc, il colosso delle infrastrutture che ha appena siglato con il porto di Genova un accordo di collaborazione sulla Via della Seta. E battere i cinesi sul prezzo non è davvero una cosa che capita tutti i giorni. Comunque sia, la cosa più importante era procedere con l'assegnazione e partire con il progetto. La graduatoria dei vincitori per la diga foranea di Genova, infatti, con gara bandita a novembre 2018, adesso è ufficiale. A farla nascere, lo scorso anno, è stata l'alleanza fra l'**autorità portuale** e Invitalia. È stato proprio negli uffici di Invitalia, a Roma, che si è svolta la seduta pubblica per l'apertura delle buste delle offerte economiche presentate dagli operatori chiamati a progettare la diga. L'appalto, del valore di oltre 13,5 milioni di euro, alla fine sembrerebbe essere stato assegnato per una cifra di 5. Soldi necessari per la realizzazione del progetto di un'opera del valore stimato in circa 800 milioni di euro. In campo sono scesi alcuni fra i principali operatori internazionali del settore: 7 raggruppamenti composti da studi di progettazione, società di ingegneria e partner tecnici, sia italiani che esteri. D'altra parte c'era da immaginarselo visto che era (ed è) in gioco la progettazione di quella che è tra le più grandi opere portuali mai realizzata in uno scalo italiano negli ultimi decenni.

Verificata tutta la documentazione, la Commissione di gara è arrivata alla graduatoria premiando come primo classificato un raggruppamento composto da alcuni fra i soggetti più qualificati del settore: Technital in qualità di mandataria e E.P.F.

Elettrotecnica, Modimar, Studio Ballerini Ingegneri associati, Alberto Albert, HR Wallingford, Dimms Control, Sener Ingeniería Y, Sistemas come mandanti.

Nei prossimi giorni, dopo le verifiche amministrative, sarà disposta l'aggiudicazione della gara. Fin d'ora si può però già considerare la macchina in moto.

Il raggruppamento che riunisce soggetti europei sembra garantire tutta la progettazione necessaria per arrivare a realizzare un'opera come la nuova diga, l'unica infrastruttura in grado di permettere l'accesso al porto in sicurezza delle fullcontainer di ultima generazione, da ventimila teu (il teu è l'unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Ora si procederà con le tre opzioni di progetto, che da preliminare dovrà poi farsi definitivo ed esecutivo. Gli aspetti da definire sono tanti, imposti dalla complessità di un'opera che verrà realizzata 500 metri da quella attuale, con fondali profondi più di 50 metri.

Ma quale sarà la forma esatta della diga foranea e da dove si inizierà a costruirla? E l'imboccatura di ponente che protezione avrà? Sono tanti (e non sono certo soltanto questi) gli interrogativi sul tavolo dei progettisti. Per questo era importante assegnare la progettazione e partire. Di certo, ancorché nella sua fase iniziale, l'operazione che in dieci anni dovrebbe portare alla realizzazione completa dell'opera è partita. Prima di vedere i primi cantieri operativi, comunque, ci vorrà ancora un po' di tempo, almeno un anno.

Dalla metà del 2020, quindi, dovrebbero iniziare i lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

ECONOMIA DEL MARE

Mega gru sui moli Sbarchi più rapidi poche navi in rada

GRU di ogni tipo, carrelli elevatori e altri mezzi meccanici operano sui moli del porto di Marina di Carrara. Difficile, adesso, che una nave rimanga in rada in attesa di una banchina libera. Qualche anno fa non era così, molti mercantili ancorati in rada aspettavano anche qualche giorno il loro turno per lo sbarco e imbarco di merce con costi non indifferenti. Adesso, sui moli i «buscaioli» operano con meno fatica e celermente. Il porto marmifero ha una storia che arriva da lontano e, come si diceva, «tutto a braccia». Dopo avere lasciato il porto di Luni, il carico dei marmi delle nostre cave avveniva lungo la costa. I battelli «spiaggiati», attrezzati con accorgimenti particolari, venivano caricati e sospinti di nuovo in mare. Un lavoro faticoso che richiedeva gente di ottima prestanza fisica. Il primo pontile in mare aperto porta la data 1851 e fu l'industriale inglese William Walton a costruire un ponte da carico lungo oltre 100 metri e, addirittura, con due binari ferroviari e una gru meccanica da 12 tonnellate. Lo sviluppo del porto per la spedizione del nostro marmo inizia con l'idea di Walton. Negli anni l'evoluzione sino ai tempi attuali con macchine sempre più potenti e «velocità» nello scarico e carico.

Gianfranco Baccicalupi.

Carrara
www.lanazione.it/massa-carrara
PUBBLICITÀ: 0586.207111/lanazione.it

«Ponti salvi e città protetta dalle alluvioni»
La ricetta di Legambiente per difendere la storia e restituire la sicurezza agli abitanti

Speed
Tel. 0586/249203
CON LA NAZIONE

PROFESSIONALITÀ Puntuali ed affidabili

ECONOMIA DEL MARE
Mega gru sui moli Sbarchi più rapidi poche navi in rada
GRU di ogni tipo, carrelli elevatori e altri mezzi meccanici operano sui moli del porto di Marina di Carrara. Difficile, adesso, che una nave rimanga in rada in attesa di una banchina libera. Qualche anno fa non era così, molti mercantili ancorati in rada aspettavano anche qualche giorno il loro turno per lo sbarco e imbarco di merce con costi non indifferenti. Adesso, sui moli i «buscaioli» operano con meno fatica e celermente. Il porto marmifero ha una storia che arriva da lontano e, come si diceva, «tutto a braccia». Dopo avere lasciato il porto di Luni, il carico dei marmi delle nostre cave avveniva lungo la costa. I battelli «spiaggiati», attrezzati con accorgimenti particolari, venivano caricati e sospinti di nuovo in mare. Un lavoro faticoso che richiedeva gente di ottima prestanza fisica. Il primo pontile in mare aperto porta la data 1851 e fu l'industriale inglese William Walton a costruire un ponte da carico lungo oltre 100 metri e, addirittura, con due binari ferroviari e una gru meccanica da 12 tonnellate. Lo sviluppo del porto per la spedizione del nostro marmo inizia con l'idea di Walton. Negli anni l'evoluzione sino ai tempi attuali con macchine sempre più potenti e «velocità» nello scarico e carico.

Carrione inghiottito
Legambiente ricorda che, quando tutti gli abitanti di Carrara si accingono a fare il bagno in mare, il mare è inghiottito da un carrione. Il carrione è un pesce morto che si è rotto e si è decomposto. Il carrione è un pesce morto che si è rotto e si è decomposto. Il carrione è un pesce morto che si è rotto e si è decomposto.

Il recupero del fiume
Legambiente ricorda che, quando tutti gli abitanti di Carrara si accingono a fare il bagno in mare, il mare è inghiottito da un carrione. Il carrione è un pesce morto che si è rotto e si è decomposto. Il carrione è un pesce morto che si è rotto e si è decomposto.

Aspetta pagante
Legambiente ricorda che, quando tutti gli abitanti di Carrara si accingono a fare il bagno in mare, il mare è inghiottito da un carrione. Il carrione è un pesce morto che si è rotto e si è decomposto. Il carrione è un pesce morto che si è rotto e si è decomposto.

CULATELLO COTTO
€ 1,99 Fetto

La Casa del PARMIGIANO REGGIANO
€ 1,99 Fetto

PROSCIUTTO PARMA ROVAGNATI
€ 1,99 Fetto

Il futuro del porto nelle mani dei giudici

SI APRE oggi, per il sistema **portuale** del Tirreno settentrionale, una delle settimane più delicate dell'anno. Alla vigilia della Pasqua si attendono almeno due delle decisioni più importanti della storia del 'sistema' stesso: la sentenza del tribunale del riesame sulla sospensiva dei vertici dell'Autorità **portuale** e la conclusione della gara della Porto 2000, con tutte le conseguenze a cascata.

Prendiamola alla larga: per il Riesame, ci sono due date quasi certe, mercoledì prossimo a Napoli con l'esame del ricorso del gruppo Grimaldi contro le accuse del Gip livornese al direttore generale Costantino Baldissara; e subito dopo (ma questa è data ufficiosa) probabilmente venerdì 19, sarà il Tribunale di Firenze ad emettere la propria sentenza, fondamentale per Corsini e Provinciali. Da ricordare che in ogni caso, qualunque sia la decisione del Riesame, il 'caso Livorno' rimarrà aperto per lungo tempo, sulla base delle accuse formulate dalla Procura di Livorno. Contro Grimaldi, come noto, l'accusa principale è di aver recato 'danno erariale al porto' operando sulle banchine pubbliche in svariate riprese di concessioni temporanee. Accusa contestata in toto dai difensori di Baldissara, i quali sottolineano anzi che quanto pagato dalla compagnia per l'utilizzo di quelle concessioni temporanee è su base annua superiore del 40% circa ai diritti che sarebbero stati pagati per una analoga concessione demaniale stabile. Il ricorso alle banchine pubbliche in concessione temporanea - sostiene ancora il team di difesa della Grimaldi - è stato necessario perché non ci sono abbastanza banchine dedicate ai ro/ro ed ai ro/car, i principali traffici Grimaldi su Livorno (a anche i principali traffici del porto).

DA QUI l'alternativa sulla base della quale si è mossa l'Autorità **portuale**: salvare in ogni modo i traffici, che per il porto non sono solo lavoro ma anche una catena di introiti nell'indotto, senza per questo danneggiare altre tipologie di servizi. Contro questa tesi è l'accusa, nata due anni fa dal terminal Ltm controllato dal gruppo Onorato, secondo la quale ci sarebbe stato un chiaro intento di favorire il concorrente Grimaldi.

Accuse e contro-accuse tra i due grandi gruppi armatoriali che stanno facendo la storia del porto ormai da anni. A.F.

2 CRONACA LIVORNO 13 APRILE 2019 **IL TELEGRAFO**

LE SFIDE A BANCHINA

GIORNI DECISIVI

CROCIERE
Privatizzazione della società Ecco i dettagli

L'ATTCO sta per essere privatizzato. La società, che opera nel settore delle crociere, è stata acquistata dal gruppo Grimaldi. I dettagli della operazione sono stati resi noti dal gruppo stesso.

Focus
Marcolodi
Per il Tribunale del Riesame mercoledì prossimo a Napoli ad affrontare la propria sentenza, l'accusa di aver recato danno erariale al porto è stata contestata dal gruppo Grimaldi.

Venerdì
Probabilmente venerdì 19, sarà il Tribunale di Firenze ad emettere la propria sentenza, fondamentale per Corsini e Provinciali.

Il futuro del porto nelle mani dei giudici

SI APRE oggi, per il sistema portuale del Tirreno settentrionale, una delle settimane più delicate dell'anno. Alla vigilia della Pasqua si attendono almeno due delle decisioni più importanti della storia del 'sistema' stesso: la sentenza del tribunale del riesame sulla sospensiva dei vertici dell'Autorità portuale e la conclusione della gara della Porto 2000, con tutte le conseguenze a cascata.

AUTORITY **Salvo Corsini, onorevole Massimo Provinciali**

Il caso Livorno rimarrà aperto per lungo tempo, sulla base delle accuse formulate dalla Procura di Livorno. Contro Grimaldi, come noto, l'accusa principale è di aver recato 'danno erariale al porto' operando sulle banchine pubbliche in svariate riprese di concessioni temporanee.

Accuse

Il terminal Ltm, controllato dal gruppo Onorato, contesta che ci sarebbe stato un chiaro intento di favorire il concorrente Grimaldi.

L'EVENTO: L'APPUNTAMENTO È IN AGENDA IL 23 ED IL 24 MAGGIO. ORGANIZZAZIONE IN MANO ALL'AUTORITÀ

Conferenza generale di Espo, silenzi e imbarazzi

ALLA BASE del dibattito che circonda l'evento, c'è la questione di chi sarà il gestore del porto di Livorno per il 2023. Il dibattito è in corso da tempo e coinvolge i principali gruppi armatoriali del Tirreno settentrionale.

IN QUELLA OCCASIONE, il presidente del Tribunale del Riesame, il giudice Paolo Corsini, ha contestato l'accusa di aver recato danno erariale al porto, sostenendo che quanto pagato dalla compagnia per l'utilizzo di quelle concessioni temporanee è su base annua superiore del 40% circa ai diritti che sarebbero stati pagati per una analoga concessione demaniale stabile.

Il colosso MSC Crociere fa rotta su Livorno: 27 sbarchi di Fantasia

Nei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio e Rio Marina arriveranno nel 2019 850mila crocieristi, 50mila in più rispetto al 2018, per una crescita del 6%

Monica Pieraccini

ENTRO l'anno sono attesi nei porti di Livorno (nella foto), Piombino, Portoferraio e Rio Marina 850mila crocieristi, 50mila in più rispetto al 2018, per una crescita del 6 per cento. Un trend positivo che potrebbe continuare anche nel 2020, anno nel quale si assisterà al ritorno di compagnie importanti. Confermata intanto la scelta della compagnia di navigazione MSC di puntare su Livorno per le crociere di testa. Il crescente apprezzamento della città dei Quattro Mori a livello crocieristico ha convinto la cruise line a rafforzare la sua presenza con MSC Fantasia, che tra aprile a novembre 2019 scalerà il porto toscano per 27 volte. E' CON QUESTI numeri che l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale si è presentata anche quest'anno al Seatrade di Miami, con una delegazione guidata dal segretario generale facente funzione Gabriele Gargiulo. «I numeri nel settore sono in costante crescita, non possiamo che esprimere soddisfazione per un risultato che premia gli sforzi e il lavoro congiunto di Autorità Portuale e Porto 2000», ha detto Gargiulo, che ha anche ringraziato Assoport per «aver saputo rappresentare i sistemi portuali nel loro insieme, promuovendo l'immagine di una offerta turistica integrata del territorio nazionale». Intanto, per il porto di Livorno è arrivato il parere positivo per individuare tramite gara il nuovo gestore unico del comprensorio ferroviario, un'area piuttosto vasta che va dalle banchine dello scalo labronico sino all'interporto Amerigo Vespucci. Nel 2018 i volumi spediti e ricevuti via ferrovia nel porto di Livorno sono aumentati del 14%, sia in termini di carri movimentati, oltre 35.600, che di treni in ingresso e uscita dallo scalo, che sono stati 1.963. Per lo scalo labronico il 2018 non è stato dunque soltanto l'anno dei record registrati nel comparto delle tonnellate movimentate, dei mezzi rotabili, delle auto nuove sbarcate e imbarcate e dei passeggeri su traghetti, ma anche quello dei grandi numeri con riferimento al trasporto su ferro. Numeri positivi anche su Piombino, che nel 2018, grazie soprattutto alla parziale ripresa dell'attività dell'acciaieria, ha visto crescere del 5,9% il numero dei treni movimentati, che hanno raggiunto quota 358, e del 6,2% quello dei carri, con 7.168 rispetto ai 6.752 del 2017. IMPORTANTI per migliorare ulteriormente i risultati sono gli investimenti in infrastrutture e servizi: 40 milioni di euro in totale sono già serviti a inaugurare nel 2016 il nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana, il cantiere per lo Scavalco partirà nei prossimi mesi, Rfi rifinanzierà il potenziamento della stazione di Livorno Calambrone, mentre procede anche la progettazione dei collegamenti Interporto Vespucci, Pisa-Collesalvetti- Vada e bypass di Pisa. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' economia del mare

Un progetto da 17 milioni per un grande terminal auto

Martedì la firma del protocollo d' intesa fra Regione, Comune e Manta (Onorato) Anche Mixos nell' affare per lo stoccaggio di mezzi in arrivo dalla Germania

PIOMBINO. Un piano di investimenti da 17 milioni per realizzare nella **Darsena Nord** del porto un terminal auto su un' area di almeno 50mila metri quadrati con l' accesso garantito a una **banchina pubblica**, ma con l' obiettivo di arrivare a disporre di almeno 300mila metri quadrati.

È quanto si legge in un protocollo d' intesa che verrà firmato martedì a Firenze dal presidente della Regione Enrico Rossi, dal sindaco Massimo Giuliani e da Massimo Ringoli, amministratore della Manta logistics, società interessata a un affare che coinvolge una società tedesca impegnata nel commercio di auto, in cerca di una base logistica portuale. Manta è un acronimo di Mobyars New Terminal Auto, e fa parte appunto della galassia Onorato: la società è nata nel dicembre dell' anno scorso, per occuparsi «dell' organizzazione e dell' esecuzione di trasporti di merci in proprio e su incarico di terzi». L' affare, in cui avrebbe un ruolo anche la società piombinese Mixos Miele servizi Marittimi, consiste nella realizzazione di un grande terminal per lo stoccaggio di auto in arrivo dalla Germania.

Il problema è che le società interessate hanno ovviamente bisogno dell' Autorità portuale che invece in questa fase dispone di capacità d' intervento limitate dalla sospensione per un anno dei vertici, il presidente Stefano Corsini e il segretario segretario generale Massimo Provinciali, che attendono il giudizio del tribunale del riesame.

Ecco allora che l' Accordo di programma intanto impegna alcuni soggetti istituzionali a compiere una serie di azioni indispensabili, tra cui «individuare le procedure pubbliche per l' insediamento di Manta Logistics - si legge nel protocollo - a partire da un' area nella **darsena nord** per una concessione demaniale marittima», ma anche «garantire da parte delle parti pubbliche il coordinamento delle varie procedure e azioni amministrative e il rispetto dei termini previsti dalle normative vigenti favorendo la disponibilità di ulteriori aree pubbliche o private fino a un' estensione del terminal auto di almeno 300mila metri quadrati».

Da parte di Manta Logistics c' è invece l' impegno «ad attuare un possibile progetto di insediamento logistico finale, con relativo piano di investimenti da circa 17 milioni». Naturalmente c' è l' esigenza da parte degli investitori di arrivare in tempi brevi a capire la fattibilità del progetto a Piombino.

Il protocollo prevede anche la creazione di un comitato di coordinamento e monitoraggio, che si riunirà una volta al mese, «svolgendo anche un ruolo informativo e propedeutico a un' eventuale conferenza dei servizi utile ai fini dell' insediamento».

Di porto si parlerà oggi alle 17 nella sede della compagnia portuali, per un' iniziativa del candidato sindaco dei 5 Stelle, Daniele Pasquinelli: con lui ci saranno Filippo Nogarini, sindaco di Livorno e presidente della commissione Anci città portuali, Carlo Torlai, presidente della compagnia portuali, Massimo Netti della Jobson italia, che si occupa di refitting e riparazione navale, e Claudio Capuano, dirigente dell' Autorità di sistema.

--CLOZ.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraioportoferraio

Nuova viabilità sul porto, c' è l' ordinanza del sindaco

Accordo con l' Autorità portuale: senso unico in Calata Italia verso l' Alto Fondale e corsie dedicate ai passeggeri dei traghetti e agli operatori marittimi

Luigi CignoniPORTOFERRAIO. Con il primo ponte di primavera, quello pasquale, scatta il nuovo piano della viabilità nella zona del porto. Provvedimento a lungo annunciato (di cui Il Tirreno a suo tempo ha dato notizia) e condiviso, dopo una serie di incontri tra l' **Autorità di sistema portuale** (che lo ha predisposto), il Comune di Portoferraio sul cui territorio insiste la nuova norma, la Capitaneria di porto. Enti ai quali successivamente si sono aggiunte l' agenzia delle Dogane e la polizia di Stato. Preparato il pacchetto, si è poi trattato d' illustrarlo (per ascoltare i pareri e cogliere eventuali suggerimenti) in Prefettura a Portoferraio, alla guardia di finanza e ai vigili del fuoco. Concluso l' iter, ecco allora in dettaglio cosa si è convenuto.

La sosta delle automobili in calata Italia (oggi a lisca di pesce) sarà in linea alla strada e resterà a pagamento tramite i parcometri dell' impresa che l' ha avuta in concessione, l' Abaco.

Sempre in calata Italia installazione di un senso unico a due corsie in direzione bivio del Ponticello e molo Alto Fondale. Sarà anche realizzata una corsia contraddistinta con la linea gialla, destinata agli utenti portuali che dovranno accedere al piazzale Molo Massimo e a quello dell' Alto Fondale.

Superata poi la rotonda di fronte al Molo Massimo, ancora percorrendo calata Italia (lato attuale biglietteria Toremar) entrerà in vigore il doppio senso di circolazione. «Ma - si legge nell' ordinanza del sindaco Mario Ferrari da ieri pubblicata all' albo pretorio - dall' uscita dal parcheggio del residence all' incrocio con viale Teseo Tesei è prevista un' area riservata solo agli utenti e agli operatori portuali». Infine scatterà il divieto di sosta sul lato destro di viale Elba che va dall' incrocio con viale Zambelli a calata Italia. Tutto questo con le festività pasquali, periodo canonico con cui la maggior parte delle aziende turistiche elbane si apprestano a far iniziare la stagione e ad accogliere i turisti.

«L' adozione di tale accorgimenti - scrive nella ordinanza comunale l' **Autorità di sistema portuale** - è suggerita dalla necessità di prevedere norme per la sicurezza e la fluidità della circolazione e per la sicurezza del personale addetto ai lavori portuali, mantenendoli in perfetta efficienza sia di notte sia di giorno e di idonei accorgimenti per garantire la sicurezza al passaggio dei pedoni, quelli che sono di passaggio nella zona e gli altri che scendono dai boccaporti dei traghetti di linea».

L' obiettivo a questo punto è quello di migliorare la viabilità veicolare nella zona degli attracchi delle navi. Un passo in avanti importante per la 'decongestione' del traffico automobilistico lungo la nuova variante e alle rotonde di Carpani e di viale Teseo Tesei (soprattutto nei fine settimana in alta stagione turistica), è stato l' ampliamento sul fronte mare della banchina destinata alla sosta delle vetture in procinto d' imbarco in calata Italia. Ora, con queste nuove disposizioni, la situazione dovrebbe migliorare ulteriormente sul porto.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

PORTOFERRAIO PER SNELLIRE IL TRAFFICO

Porto, nuova viabilità

CAMBIA la viabilità nella zona portuale del capoluogo isolano. Le nuove disposizioni concordate tra l'amministrazione comunale e l'autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale sono contenute in un'apposita ordinanza emanata sabato pomeriggio dal sindaco Mario Ferrari.

LE NOVITÀ principali sono l'istituzione di un senso unico di marcia con due corsie in calata Italia, direzione molo alto fondale-molo Massimo; la modifica degli stalli di sosta a pagamento in concessione alla società Abaco che dall'attuale conformazione a lisca di pesce diventeranno in linea per recuperare un piccolo tratto di carreggiata; la realizzazione in calata Italia, direzione molo Massimo-molo alto fondale, di una corsia gialla destinata agli utenti dei traghetti che dovranno accedere al piazzale del molo Massimo ed al piazzale del molo alto fondale; l'istituzione, sempre in Calata Italia, lato biglietteria Toremar e Moby, di un doppio senso di circolazione dall'uscita del parcheggio ex residence all'incrocio con viale Teseo Tesei con previsione di un'area riservata solo agli utenti dei traghetti ed agli operatori portuali; l'istituzione di un divieto di sosta sul lato destro di viale Elba nel tratto che va dall'incrocio con viale Ilario Zambelli a calata Italia.

L'installazione dell'apposita segnaletica stradale è a carico dell'autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale che dovrà posizionare nella zona anche adeguati cartelli con l'indicazione di percorsi alternativi.



Banane, oggi vertice decisivo

Alle 15 all' Authority riunione con Cfft, Regione e sindacati: obiettivo trovare una soluzione Senza la banchina dedicata, Chiquita minaccia di andarsene. Nei primi tre mesi 2019 - 53%

PORTO Vertice decisivo oggi alle 15 all' **Autorità portuale**. Una riunione dalla quale, questo l' auspicio di sindacati e lavoratori, si conoscerà il destino del traffico delle banane a Civitavecchia. L' **Adsp** dovrà infatti dire quale sarà il futuro della banchina 24: se potrà definitivamente (e senza attendere il responso del Tar previsto a giugno) accogliere i container dell' ortofrutta, oppure se il porto dovrà dire addio a Chiquita. Un addio che non indolore, visto che già in questi primi tre mesi del 2019, in conseguenza del clima di incertezza che si è creato, le banane hanno registrato un meno 53% rispetto al 2018, con minori introiti non solo per il terminalista Cfft, ma per l' erario. Per questo i sindacati sperano che oggi esca fuori una soluzione, senza dover aspettare la riunione del Comitato di gestione di giovedì nella quale dovrebbe approdare tutta la rivisitazione della banchine commerciali alla luce delle nuove esigenze dello scalo.

«Ci stiamo trascinando da quasi un anno una vertenza di fondamentale importanza per il porto dice il responsabile territoriale della Filt Cgil Alessandro Borgioni che sarà presente all' incontro al quale è prevista anche la presenza dei vertici del Cfft e di esponenti della Regione - che ha visto proroghe e sospensioni che ci hanno fatto tenere con le unghie e con i denti un traffico importante come quello con Chiquita. Ora siamo a un punto di non ritorno con un porto in crisi, dove tranne ro-ro e croceristi, tutto è fermo.

Non ci possiamo più permettere di perdere un grammo di merci.

Finora abbiamo sempre cercato il dialogo, ma se non avremo risposte certe saremo costretti a mettere in campo tutte le nostre armi: procedere per vie legali, sit in e sciopero. Lo faremmo a malincuore perché significherebbe che non siamo riusciti a risolvere il problema in un anno e che le istituzioni non avrebbero fatto la loro parte assumendosene le responsabilità. Ma non possiamo perdere un solo posto di lavoro.

Da qualsiasi azienda arrivi un segnale di riduzione di personale ci opporremo comunque e ovunque. Civitavecchia conclude Borgioni - a oggi sul mercato è il porto più danneggiato d' Italia, è ora di dire basta».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il caso

Getra, mega trasformatori da Dubai alle nevi svedesi

Per l'azienda di Marcianise il nodo è il trasporto fino a Napoli: per imbarcare per la Svezia l'impianto da 627 tonnellate ci sono voluti 2 giorni e un convoglio di 102 metri

DANIELE AUTIERI

roma L'energia inizia il suo viaggio da una piattaforma eolica offshore, corre sulla rete ad alta tensione e raggiunge i centri abitati dove si trasforma in elettricità che illumina le case. Tutto questo grazie ai trasformatori di grande potenza realizzati da Getra, l'azienda gioiello di Marcianise che oggi sul suo prodotto di punta rivaleggia con colossi internazionali del calibro di ABB, Toshiba e Siemens.

Un risultato raggiunto grazie a consistenti investimenti in innovazione tecnologica che, dal 2016 ad oggi, hanno permesso al gruppo presieduto da Marco Zigon di colmare il gap con i principali competitor internazionali riconquistando importanti quote di mercato e raggiungendo un fatturato di 100 milioni di euro.

Alla base rimane la produzione di trasformatori per le reti energetiche nazionali e transnazionali come accaduto ad esempio con Terna, per la quale il gruppo ha realizzato un sistema di grandi trasformatori tra le reti elettriche italiana e francese nel sito di Camporosso, in Liguria.

«Oggi Getra è presente soprattutto all'estero - spiega Ludovica Zigon, direttrice commerciale del gruppo, figlia di Marco e segnale dell'ingresso nell'azienda campana della quarta generazione - operiamo da molti anni in Africa, ma anche in Nord Europa, nei Balcani e in Sud America dove i nostri trasformatori sono molto richiesti».

Il mercato è vitale, e destinato a crescere nei prossimi anni per via dell'obiettivo mondiale di raggiungere il 30% di energia pulita sul totale prodotto da ciascun paese. Un obiettivo garantito in parte dai trasformatori di Getra che rendono possibile il viaggio dell'energia dal luogo dove viene prodotta (un impianto eolico, solare o idroelettrico) fino al consumatore finale.

«La domanda sta crescendo - commenta Zigon - anche in paesi che sono da sempre legati alle energie tradizionali. Penso ad esempio agli Emirati Arabi, dove siamo presenti e continuiamo a crescere».

E proprio negli Emirati Arabi, e in particolare a Dubai, una delegazione della Getra sta prendendo parte alla visita istituzionale italiana che si tiene in questi giorni. Perché la corsa verso le energie pulite non risparmia neanche i grandi paesi produttori di petrolio, al punto che Abu Dhabi ha deciso di investire decine di miliardi di dollari per realizzare il primo prototipo mondiale di città carbon free.

Il panorama dei mercati internazionali è quindi aperto alle sfide. Da qui la scelta di rinforzare gli investimenti trasformando i due stabilimenti produttivi, quello di Marcianise e di Pignataro Maggiore, in due fabbriche dall'elevato valore tecnologico, dove i livelli di automazione raggiungono il 90% della produzione, permettendo così (nel caso di Pignataro Maggiore) di rispondere a una domanda annuale di 10.000 trasformatori.

«Siamo un'azienda del Sud - spiega la direttrice commerciale di Getra - e questo comporta dei limiti ma anche dei punti di forza. La forza è nella nostra forza lavoro, tutta altamente formata, e capace di rispondere con competenza ma anche fantasia a qualunque tipo di problema. I limiti sono soprattutto logistici. I nostri trasformatori arrivano a pesare oltre 600 tonnellate e non esistono collegamenti efficienti con il porto di Napoli. Il vero nodo da sciogliere è quello delle infrastrutture per la logistica, la cui carenza ci rende meno competitivi rispetto alle altre grandi aziende presenti sul mercato».

Un problema che si è presentato per trasportare fino al porto di Napoli il mega trasformatore da 627 tonnellate realizzato per la sottostazione di Rabacken in Svezia. Il viaggio del gigante (il più grande mai realizzato nella storia di Getra) è durato due giorni ed è stato reso possibile dall'utilizzo di un convoglio lungo 102 metri, spinto da tre motrici su 36 ruote, più 256 ruote di rimorchio.

Un'avventura vera e propria per portare all'estero un modello di eccellenza targato made in Italy.



Mare, veleni e detriti lo scempio di Vigliena

Barche rovesciate e carcasse di auto nei pressi del porticciolo Il progetto di recupero redatto venti anni fa è dimenticato

IL REPORTAGE Gennaro Di Biase Una bombola di gas adagiata sulla scogliera fa compagnia agli scarichi fognari abusivi che danno al mare l'odore, l'aspetto e il colore e di un letamaio al di fuori dei confini della civiltà. Poco più in là, sulla spiaggia del porticciolo dove un tempo si allevavano cozze, c'è una discarica di immondizia e barche rovesciate. Dio non regna nemmeno nel fortino di Vigliena, dove si è scritta la storia della rivoluzione napoletana del 1799. Industrie abbandonate e discariche. Le aree adiacenti al fortino sono la casa «di albanesi e rom dicono i residenti che le hanno occupate abusivamente e ci allevano i polli con cui poi si sfamano».

IL RECORD È uno dei posti più tetri del Sud Italia: il mondo di The Walking Dead, in cui gli zombie hanno spazzato via le tracce della civiltà umana e preso possesso delle strade. Già arrivarci è un'impresa: bisogna scansare auto in cui prostitute e clienti fanno affari, palazzi crollati i cui resti sono abbandonati sul ciglio della strada.

Poi si arriva sul mare. E bombole di gas o discariche a parte, sulla spiaggia si trovano macchine rubate e depredate, copertoni giganti, macerie di calcestruzzo e rifiuti tossici. Nessun miraggio, nessun frutto amaro dell'immaginazione.

Tutto tangibile. Come lo scarico fognario, ben cementato, che scorre tranquillo e direttamente in mare. Spunta una donna sulla cinquantina: cammina incerta sulla scogliera di pietre e immondizia. Regge in mano una busta: dove va, signora? «No, no», risponde come uno spettro. Poi si inoltra verso il niente, dove il mare è tanto sporco quanto profondo.

IL FORTINO Le strade intorno allo storico fortino di Vigliena sono terra di nessuno. Via Marina dei Gigli e via Innominata traboccano di immondizia non ritirata e discariche abusive e poi di nulla più. Esclusi gli operai di Ferrovie dello Stato: «Stiamo costruendo un piazzale - dicono E sostituendo i binari vecchi con i nuovi. La settimana prossima dovremmo finire». «Ho i capannoni sfitti da anni per via del degrado sospira Gennaro De Caro, un residente che ci accompagna sul suo terrazzo Vedete lì? Gli zingari ci allevano i polli. Sento continuamente cocodè». «In quel punto scrive Alexandre Dumas sul fortino di Vigliena a fine 700 s' intese una spaventevole detonazione, ed il molo fu scosso come da un terremoto; nel tempo stesso l'aria si oscurò con una nuvola di polvere, e, come se un cratere si fosse aperto al piede del Vesuvio, pietre, travi, rottami, membra umane in pezzi, ricaddero sopra larga circonferenza». Il tempo avanza ma peggiora, dopo due secoli e passa.

IL PROGETTO Doveva essere un litorale da sogno. «Il progetto di Porto Fiorito risale a 20 anni fa racconta Antonio De Masi, un residente ex dipendente nautico lo sono andato via dalla nautica dove lavoravo più o meno nel 2000: dovevano smantellare per iniziare i lavori. Dopo un paio d'anni iniziarono anche a vendere i posti barca. Poi è tutto naufragato. Ora non c'è niente». Nel 1999, il Comune di Napoli acquistò l'ex stabilimento metallurgico Corradini. Nel 2006, stanziati 77 milioni cui doveva seguire la bonifica dei suoli, fu approvato il progetto di partnership pubblico-privato: 850 posti barca, un muro paraonde per la sicurezza del porto, una scuola di vela e aree per gli ormeggi e il rimessaggio entro il 2013. Di quel sogno oggi resta l'emergenza ambientale.

«A oggi la situazione del Porto di San Giovanni è intricatissima», trapela dal vicepresidente della giunta regionale e assessore all'Ambiente Fulvio Bonavitacola. «Anche se non ci sarebbero responsabilità dirette e ruoli da parte della regione Campania aggiunge Francesco Borrelli, consigliere regionale dei Verdi ho chiesto a Bonavitacola di farsi promotore di un tavolo istituzionale tra gli enti coinvolti, tra i quali ci sono autorità portuale, Comune e anche i privati. Non possiamo rimanere con le mani in mano mentre quest'area della città sprofonda nel degrado più assoluto». La costa di San Giovanni è il Mediterraneo che piange.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Zes, occasione da non rinviare più All' export servono grandi volumi»

Nando Santonastaso

Dice Francesco Guido, Direttore regionale del Gruppo Intesa Sanpaolo, che le Zes «rappresentano la più importante misura di politica economica per il Mezzogiorno dalla fine dell' intervento straordinario della Cassa per il Mezzogiorno». Ed è difficile dargli torto se si considerano i numeri delle Zone economiche speciali nel mondo (ben 4.500 che danno lavoro a 68 milioni di persone e sviluppano un valore aggiunto per 850 miliardi di euro). Nel Sud Italia, in base ai dati elaborati da Srm, questo 40 per cento produrrebbe volumi di export del Mezzogiorno pari a 18 miliardi di valore aggiunto. «Quando penso a questi numeri la mente corre alla Zes istituita a Tangeri, in Marocco: là ti danno 5 anni esentasse, altri 15 anni di tassazione all' 8,75%, un mare di agevolazioni. Ecco perché il Mezzogiorno non può perdere questo treno: non ce lo possiamo permettere, dice Guido, sbarcato ieri con una delegazione di imprenditori meridionali e i presidenti delle Zes di Napoli, Bari e Taranto (in pratica i vertici delle rispettive autorità portuali) a Dubai. La missione, organizzata da Intesa Sanpaolo, ha un obiettivo dichiarato: far conoscere le Zes del Mezzogiorno e attrarre investimenti stranieri.

L' istituzione delle Zes è del 2017, a due anni di distanza si ha la sensazione che il decollo vero proprio non sia ancora dietro l' angolo...

«Sul piano normativo gli adempimenti governativi ormai ci sono. Dopo la legge istitutiva è arrivata la norma relativa alla semplificazione burocratica che rappresenta un tassello decisivo per l' attuazione delle Zes. A livello di Regione, e mi riferisco alla Campania, attendiamo gli ultimi adempimenti amministrativi, come l' esenzione dal pagamento dell' Ires per le imprese che vogliono investire. Penso che il 2019 sarà il primo anno di operatività della Zes Campania e che nel 2020 vedremo i primi risultati in termini di investimenti e attività economiche».

È ottimista anche a proposito della risposta delle aziende?

«L' interesse c' è anche se sono convinto che debba crescere ancora. Vede, non possiamo pensare che una svolta strategica come le Zes debba essere limitata solo ad un ceto imprenditoriale per così dire più illuminato.

Sarebbe un grave errore sottovalutare la portata di questa opportunità perché accettare la sfida delle Zes vuol dire garantire alla propria azienda una prospettiva di sviluppo che non ha alternative praticabili».

Si spieghi, direttore.

«Ai mercati internazionali interessa solo chi sviluppa un determinato volume di fatturato: Paesi come la Cina o la Russia o il mondo arabo non possono essere raggiunti da aziende che riescono a fatturare poche decine di milioni. Ma se vogliamo creare al Sud posti di lavoro veri dobbiamo creare strutture produttive altrettanto vere e la strada dell' internazionalizzazione è obbligata. Continuare a vedere piccole imprese che si battono per il mercato locale o nazionale prima che la più debole fallisca, in noi scenario come quello italiano e meridionale in particolare senza crescita demografica, vuol dire rinunciare a crescere. Puntare sull' export al contrario significa gettare le basi per irrobustire l' impresa, creare lavoro, impedire la fuga dei cervelli, permettere loro di crearsi una famiglia qui e non altrove eccetera eccetera».

C' è un problema di visione sulle Zes che non tutti hanno colto?

«È la mia preoccupazione di fondo. È fondamentale che la politica soprattutto a livello locale accompagni con grande determinazione e fino in fondo i progetti di lungo respiro, come le Zes, che daranno risultati soltanto nel tempo ma senza i quali non c' è futuro per l' economia di queste aree. La cura dei problemi immediati non deve mai superare l' attenzione verso il lungo periodo. Il futuro, ripeto obbligato, è innovazione, connessione con il mondo, capacità di attrarre investimenti dall' estero: pensare a tante piccole Silicon Valley nel Mezzogiorno, ad esempio, non è affatto



utopia. Basta unire i puntini, come si fa con la Settimana Enigmistica...».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Salerno Today

Salerno

Salerno, riprendono i lavori al Crescent: restyling al Molo Manfredi

Negli ultimi giorni gli operai sono tornati a lavoro per completare la mezzaluna di Ricardo Bofil, mentre al porto si sta recuperando il vecchio basolato

La riqualificazione del lungomare e del porto di Salerno prosegue senza sosta. Negli ultimi giorni - come mostrano le fotografie di Antonio Capuano - sono ripresi i lavori all'interno del settore 6 del Crescent, che consentiranno il completamento della mezzaluna di Ricardo Bofil che sta sorgendo alla fine della passeggiata sul litorale cittadino, dov'era ubicato il vecchio Jolly Hotel. Il porto Contemporaneamente, sono a lavoro anche gli operai nel Molo Manfredi, dove si sta recuperando il vecchio basolato per il restyling. Una gru è quotidianamente in azione per dare un nuovo volto all'area situata nei pressi della Stazione Marittima. Gallery.

MANUTENZIONE MOTORCRAFT **320** Cambio olio, filtro olio, filtro aria, liquido lavavetri e 20 controlli

SALERNOTODAY Cronaca

Salerno, riprendono i lavori al Crescent: restyling al Molo Manfredi

Negli ultimi giorni gli operai sono tornati a lavoro per completare la mezzaluna di Ricardo Bofil, mentre al porto si sta recuperando il vecchio basolato

Redazione 14 APRILE 2019 11:22

I più letti di oggi

- Incidente ad Eboli, si schianta con Targa e viene coinvolto alla fiamma: salvato giovane
- "Dall'ero trovato sulle spiagge di Taranto", ma la notizia rende ed un'emozione
- Torità appaiono inesperte: meno due albero, imputato di Nocera a processo
- Piave a diritto: la vigliacca slitta i processi all'uscita di scena, il video

APPRENDIMENTI

Perdita d'acqua nel Crescent: Pi lotto a sindaco e Corte dei Conti

18 febbraio 2019

unicef

Europee, indagata la capolista M5s Danzi. Nel mirino lavori portuali a Brindisi

Mariangela Danzi, appena scelta dal M5s come propria capolista nella circoscrizione Nord Ovest, sarebbe indagata a Brindisi

Mariangela Danzi, appena scelta dal M5s come propria capolista nella circoscrizione Nord Ovest, sarebbe indagata in un'indagine della procura della Repubblica di Brindisi in merito a un intervento eseguito dall'**Autorità di Sistema Portuale** per delimitare il circuito doganale. La notizia, data da Brindisi Time, può costituire un piccolo terremoto per il M5s di Di Maio, che come risaputo ha nel regolamento il divieto a candidare persone indagate. Certo, non si tratterebbe di un'accusa grave ma bensì molto tecnica per l'ex sub-commissario del Comune di Brindisi Danzi, ma che comunque potrebbe creare più di un imbarazzo per la compagine pentastellata in vista del fondamentale voto delle Europee. Secondo quanto scrive Brindisitime, è di queste ore la notizia relativa all'iscrizione nel registro dei vertici delle strutture tecniche di **Autorità Portuale** e Comune, così come del presidente dell'ente **portuale** Ugo Patroni Griffi e, appunto, dell'ex sub-commissario del Comune Mariangela Danzi che proprio nelle scorse ore è stata scelta come capolista nella circoscrizione Nord/Ovest del Movimento 5 Stelle per le elezioni europee. Al momento non si conoscono gli addebiti che sono stati mossi a ciascuno degli indagati ma comunque tutto nasce dal lavoro del sostituto procuratore Raffaele Casto in merito all'intervento eseguito dall'**Autorità di Sistema Portuale** per delimitare il circuito doganale realizzato, secondo la tesi della procura, in difformità rispetto agli strumenti urbanistici vigenti. Inchiesta sfociata poi nel sequestro di molte opere dello stesso circuito doganale, spiega Brindisitime, che racconta, in particolare in merito a una recinzione in via del Mare: "L'Amministrazione a guida Angela Carluccio tentò di bloccare tutto, ma poi - soprattutto durante la successiva gestione commissariale - la partita è stata chiusa con un accordo tra Comune e ADSP che ha messo fine anche al contenzioso tra i due enti".

Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Falanto, problemi superati Il centro pronto in autunno

Sbarco crociere, dal 30 aprile riattivata la tensostruttura

ALESSIO PIGNATELLI

Il 30 aprile il primo sbarco poi altre toccate fino a ottobre da parte delle navi Marella Discovery (con capacità di 2mila passeggeri e circa 800 membri di equipaggio) e Marella Celebration (con capacità di 1.200 passeggeri e circa 500 membri di equipaggio). La prima accoglienza avverrà all' interno di una tensostruttura nella parte ponente del Molo San Cataldo ma dall' anno prossimo - nel 2020 sono già state prenotate dieci toccate per il porto tarantino - sarà il Centro polivalente Falanto a ricevere i turisti.

Il taglio del nastro per il cantiere del Centro servizi polivalente al molo San Cataldo nel porto di Taranto è datato 18 giugno 2016 alla presenza, tra gli altri, dell' allora viceministro all' Economia Teresa Bellanova. Il cronoprogramma iniziale prevedeva 13 mesi per la realizzazione dell' edificio polifunzionale finalizzato alla riqualificazione del waterfront portuale creando continuità nel sistema di spazi pubblici e di interconnessioni pedonali.

«L' ultimazione dei lavori è prevista per l' autunno, stiamo monitorando il cantiere per evitare che ci siano ulteriori posticipi. Ci sono state inizialmente delle difficoltà operative nella realizzazione della palificazione: ora siamo alla realizzazione degli impianti e al rivestimento».

Del progetto avveniristico scelto tramite un concorso effettuato nel 2008 e vinto dall' architetto Rosario Pavia si iniziano finalmente a vedere i connotati.

Conterrà anche un auditorium, uffici e centri espositivi dove esporre reperti archeologici grazie ai progetti in comune con la Soprintendenza. Pugliapromozione, l' agenzia di promozione turistica della Regione Puglia, molto probabilmente si insedierà con uno stand. L' integrazione tra la città e il porto è uno degli obiettivi principali dell' **Autorità** portuale per creare una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali che dal molo S. Eligio e Piazza Fontana si sviluppano fino all' estremità del molo S. Cataldo.

Il Centro Servizi polifunzionale assumerà il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città che, mediante una serie di attrezzature e gli spazi pubblici, consentirà di instaurare un nuovo campo di relazioni tra il sistema urbano e il bacino portuale. L' idea è quindi di restituire a Taranto una nuova cultura del mare può partire da questo articolato sistema che riunisce in un unico segno il

porto, la città, l' ambiente. Proprio per questi motivi bisogna avere uno sguardo d' insieme che abbraccia anche i lavori di riqualificazione del Molo San Cataldo: «L' operatività a 360 gradi dell' edificio è legata alla conclusione dei lavori inerenti alla rettifica del Molo san Cataldo di levante - precisa Prete - solo allora si potrà sviluppare tutta la sua potenzialità». «Ma, come detto altre volte, Falanto non è imprescindibile visto che in altri porti anche prestigiosi non esiste nemmeno la tensostruttura - chiosa il presidente dell' Authority - Fondamentale sarà invece mettere a sistema tutti gli stakeholders».

A Seatrade nuovi contatti per l' approdo di crocieristi

Prete: «Importante offrire ai turisti esperienze particolari»

«La partecipazione è stata molto proficua. Ci sono stati appuntamenti con compagnie di navigazione ovviamente soprattutto con quelle che ancora non toccano Taranto. Ci siamo confrontati su cosa cercano i crocieristi oggi e abbiamo verificato che si stanno creando spazi per le nuove destinazioni che si affacciano in questo panorama».

Il presidente dell' **Autorità portuale** Sergio Prete è soddisfatto. La fiera Seatrade Cruise Global, la più prestigiosa piattaforma di incontro tra domanda e offerta nell' industria crocieristica tenutasi a Miami, è terminata da poco e il porto di Taranto è stato uno dei protagonisti. La partecipazione si è rivelata vantaggiosa ancor più delle scorse edizioni poiché lo scalo inizia ad assumere gradualmente una propria dignità e autonoma collocazione, quale up-and-coming destination nel panorama del traffico crocieristico internazionale, suscitando interesse negli operatori del settore e curiosità in quanti sono alla ricerca di una destinazione nuova pur sempre nei limiti di un target medio-alto.

C' è stato modo di avere conferme sulle novità che l' offerta richiede. Per esempio una nuova compagnia di navigazione dal prossimo anno avrà come target Wellness and Spa: i fruitori andranno alla ricerca di nuove destinazioni dove poter svolgere queste attività. Ormai il mercato sta diventando sempre più settoriale e si apre a segmenti molto specifici: Taranto potrebbe approfittarne.

Per esempio, spiega il presidente, «i passeggeri cercano sempre più escursioni legate a esperienze particolari come le degustazioni di prodotti enogastronomici».

E, in questo senso, Taranto e il sud Italia possono contare su una vastità enorme di prodotti: da quelli ittici ai vini locali passando per alcune specialità tipiche e uniche del territorio. Insomma sta cambiando l' approccio alla crociera che non è solo una visita tout court del luogo - attenzione, resta ancora importante ma semplicemente non è l' unico fattore determinante - soprattutto per quella clientela storica che ha viaggiato parecchio e adesso cerca altro rispetto agli itinerari classici.

«Bisognerà fare un lavoro di squadra non solo con gli enti pubblici e le istituzioni ma anche con gli imprenditori locali per organizzare una rete di servizi ad hoc e attività che possano intercettare questi flussi turistici» precisa Prete.

La collaborazione con Pugliapromozione già si era concretizzata con attività spot nel passato ma Miami ha significato l' avvio ufficiale del protocollo firmato in Authority una settimana fa. Marketing, organizzazione eventi e comunicazione saranno i tre pilastri di questa intesa triennale e negli Stati Uniti si è già visto un interessante antipasto. Due momenti, in particolare: uno tenutosi nella fiera internazionale Seatrade Cruise Global, la più importante fiera nell' industria crocieristica frequentata dai maggiori operatori del settore a livello internazionale - hanno partecipato più di 700 espositori e 70 compagnie di navigazione a questa edizione - e uno in un albergo della città della Florida. I porti pugliesi si sono presentati anche attraverso un nuovo video. «Ci sono stati due segnali particolari - conclude Prete - innanzitutto, il brand Puglia è davvero molto forte negli Stati Uniti.

Poi, abbiamo tastato la grande curiosità di conoscere Taranto in particolare per la varietà dell' offerta che propone la città dei due mari. Occorre, però, fare rete con tutti gli interlocutori per un lavoro mirato».

A.Pig.



Il Piccolo

Taranto

GRUPPO DI TAIWAN

Evergreen, addio a Taranto per fare rotta verso il Pireo

trieste. Da Trieste al Far East, passando per il porto del Pireo. Mentre la Repubblica popolare cinese mette gli occhi su Trieste, i cugini di Taiwan si servono da tempo dello scalo greco diventato nel frattempo monopolio del Dragone. Evergreen ha così abbandonato definitivamente Taranto e trasborda i suoi container nel Mediterraneo usando il Pireo.

Il legame con Trieste resta invece saldo. Da una parte la multinazionale si serve del **Molo VII** per i suoi traffici transoceanici, con una toccata a settimana da parte di una delle navi della Ocean Alliance, costituita da Evergreen, Cosco e Cma Cgm. Dall'altra perché Evergreen ha rilevato nel 1998 il Lloyd Triestino, ribattezzato Italia Marittima, che a sua volta fa federaggio su Trieste con navi da 2.500 teu che spesso provengono dal Pireo.

I taiwanesi guardano alla Grecia e non potrebbe essere altrimenti perché, al netto dei mai facili rapporti politici tra Pechino e Taipei, Evergreen è alleata della cinese Cosco. E all'interno della Ocean Alliance ha ripensato la propria offerta tra Mediterraneo orientale e Adriatico, creando un unico collegamento con la seguente rotazione: Pireo, Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Capodistria, Pireo, Limassol, Alessandria, Beirut, Smirne, Pireo. Sulla linea vengono impiegate quattro navi da 2.500 teu: due fornite da Evergreen, una da Cosco e la quarta da Cma Cgm. Evergreen ha cinquant'anni e la rotta dall'Asia all'Europa è stata aperta nel 1979. I ricavi hanno superato le attese, sfiorando 1,5 miliardi di dollari, ma l'utile netto segna un -80%, mentre quello operativo scende del 67%.

Le Generali puntano alle pensioni cinesi
«Bisogni immensi e noi siamo pronti»

Il piano dei fondi di Donnet prevede un'alta crescita del 20-25% il Leone guarda al mercato dei fondi previdenziali privati

FINANZIAMENTO
L'azienda tedesca di assicurazione sulla vita Generali è in testa nella classifica dei fondi di investimento italiani. Il gruppo è in crescita da anni e ha appena annunciato un aumento del capitale di 1,5 miliardi di euro. Il piano di Donnet prevede un'alta crescita del 20-25% il Leone guarda al mercato dei fondi previdenziali privati

Il general manager di Generali in Cina
Il general manager di Generali in Cina, il tedesco Hans-Joachim Lauth, è in visita a Taranto. Lauth è stato nominato direttore generale della Generali in Cina nel 2015. Ha una lunga esperienza nel settore assicurativo e finanziario. L'azienda tedesca di assicurazione sulla vita Generali è in testa nella classifica dei fondi di investimento italiani. Il gruppo è in crescita da anni e ha appena annunciato un aumento del capitale di 1,5 miliardi di euro. Il piano di Donnet prevede un'alta crescita del 20-25% il Leone guarda al mercato dei fondi previdenziali privati

Finanziere vuole insediare a Shanghai la sua catena di fornitura

Il gruppo di Taiwan Evergreen ha deciso di abbandonare definitivamente Taranto e di fare rotta verso il Pireo. La multinazionale si serve del Molo VII per i suoi traffici transoceanici, con una toccata a settimana da parte di una delle navi della Ocean Alliance, costituita da Evergreen, Cosco e Cma Cgm. Dall'altra perché Evergreen ha rilevato nel 1998 il Lloyd Triestino, ribattezzato Italia Marittima, che a sua volta fa federaggio su Trieste con navi da 2.500 teu che spesso provengono dal Pireo.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ZES Serve accelerare la parte burocratica

La Regione e Corap invitati dal comitato d'indirizzo

COSENZA - Continua a fare passi avanti la Zes della Calabria. Il comitato di indirizzo della Zona economica speciale tornerà a riunirsi il 16 mattina alle 10. I membri del comitato hanno chiesto la presenza all'incontro anche del vicepresidente della Regione, Francesco Russo e del commissario straordinario del Corap, Carmelo Salvino.

Lo scopo della presenza dei due è quello di entrare nel vivo delle agevolazioni previste dalla Zes ed accelerare le procedure. Ricordiamo che gli sgravi fiscali e le altre agevolazioni legate alle Zes sono a sportello e che la somma stanziata inizialmente dal Governo era di soli 250 milioni. recentemente il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha annunciato un aumento di altri 300 milioni in tre anni di stanziamenti così come previsto dal decreto Crescita. Nello specifico, saranno 50 milioni per il 2019, 150 nel 2020 e 100 milioni nel 2021. «Con lo stanziamento odierno, effettuato grazie al Fondo sviluppo e coesione, andiamo a incrementare il fondo per le Zes che già contiene i 250 milioni stanziati per le agevolazioni sul credito di imposta.

L'obiettivo è quello di promuovere nuovi e ulteriori investimenti, soprattutto da parte delle grandi aziende - prosegue Lezzi - Riteniamo che questo intervento possa avere ricadute positive anche sull'indotto, costituito da tante piccole aziende. Sottolineo infine l'importanza di stimolare nuovi investimenti anche attraverso la rete **portuale** italiana, una nostra grande risorsa da valorizzare», conclude il ministro.

Tornando alla Calabria, la nuova convocazione vuole fare il punto e la presenza del Corap diviene indispensabile per fare un primo censimento delle aziende calabresi che ricadono nelle aree della Zes che non sono solo il retroporto di Gioia Tauro. Anche il porto di Corigliano ricade nell'**autorità portuale** gioiese e quindi le imprese che insistono in quell'area dovrebbero rientrare nella Zes. Il censimento degli insediamenti produttivi è importante perché le "regole" della Zes dicono che hanno diritto al credito d'imposta e le altre agevolazioni solo quelle aziende preesistenti che ampliano la loro produzione in maniera significativa, da dimostrare attraverso un articolato piano industriale.

Sempre a questo proposito si discuterà poi delle questioni strettamente burocratiche e quindi la necessità di creare uno sportello unico dove consegnare le domande per ottenere le agevolazioni, attività che dovrebbe essere demandata appunto al Corap.

La presenza del vicepresidente Russo, invece, riguarda questioni più operative e in particolare capire bene l'idea di sviluppo che è contenuta nel piano strategico elaborato dalla Regione, quindi che tipo di vocazione dare al retroporto di Gioia Tauro.

Qualcosa è scritto nel piano strategico realizzato da una società di Reggio Calabria, ma ora tocca andare ancora più a fondo.

A Russo verranno anche chieste delucidazioni sui famosi 150 milioni che Bruxelles ha assegnato al Governo nazionale per Gioia Tauro e che da Roma tengono ancora nel cassetto. I soldi dovevano servire a migliorare l'intermodalità, ma non si capisce perché dopo tre anni sono ancora fermi.



Inaugurazione hub Barilla in Sardegna

GAM EDITORI

14 aprile 2019 - Il Gruppo Grendi è pronto a raddoppiare l'investimento sul porto di Cagliari. Ieri, in occasione dell'inaugurazione del magazzino di deposito e distribuzione di Barilla che ha scelto Grendi come nuovo partner logistico per le attività di stoccaggio e distribuzione in Sardegna, la compagnia di trasporti marittimi celebra questo risultato e illustra le strategie future. Il volano del trasporto nave-terminal-magazzino nel porto di Cagliari si è rivelato vincente, connettendo tutti gli anelli della catena logistica mare-terra con tempistica, impatto ambientale e costi ottimali. E' un modello che funziona e che va implementato afferma Costanza Musso, amministratore delegato M.A. Grendi dal 1828 Grendi è pronta a raddoppiare il magazzino: ha già richieste in questo senso dai suoi clienti e sta studiando un progetto che prevede di costruire un nuovo deposito a Cagliari, aggiungere una nave e aumentare l'occupazione di altre 100 persone a magazzino realizzato. L'inaugurazione dell'HUB Barilla in Sardegna Ad un mese dall'inizio dell'operatività è stata organizzata una giornata di festa con tutte le persone Grendi che hanno collaborato al progetto: personale di magazzino, padroncini della distribuzione e dipendenti alla presenza di alcuni rappresentanti della logistica e delle vendite di Barilla e First. Più in dettaglio, a valle di un tender, Grendi è subentrata all'operatore logistico Number 1 che Barilla utilizzava precedentemente in Sardegna con un network che prevedeva l'utilizzo di un magazzino localizzato in Villacidro. Nella fase iniziale, durata 5 mesi, Grendi ha assunto direttamente la gestione di Villacidro assorbendo tutto il personale diretto ed indiretto. Successivamente, ad inizio marzo, le scorte di prodotto e tutte le attività sono state trasferite nella piattaforma del Porto Canale di Cagliari. Lo spostamento è avvenuto a inizio marzo 2019: in un week end sono trasportati e posizionati 3000 pallets di prodotto utilizzando 30 automezzi, 40 persone di magazzino e tutto il team gestione trasporti & amministrazione della sede Grendi di Cagliari, garantendo continua presenza dei prodotti Barilla sugli scaffali dei punti di vendita. E' la prima volta che Barilla affida ad un partner alternativo al suo storico operatore logistico le proprie attività distributive di secondo livello. Tale diversificazione è pienamente coerente con la missione aziendale Buono per te, Buono per il pianeta, dato che consente la riduzione dell'impatto ambientale del processo distributivo rispetto al network precedente. Inoltre rientra nella strategia di ampliamento e diversificazione del parco di fornitori logistici utilizzati. La presenza di Grendi in Sardegna.

Questo sito utilizza cookie di Google per migliorare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente browser sono collegati con Google, in modo da poterli usare nelle prestazioni e nella sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e creare e contrastare eventuali abusi.

VETTERIORE INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONDIRTI - LAVORA CON NOI - LISTINO

Inaugurazione hub Barilla in Sardegna

14 aprile 2019 - Il Gruppo Grendi è pronto a raddoppiare l'investimento sul porto di Cagliari. Ieri, in occasione dell'inaugurazione del magazzino di deposito e distribuzione di Barilla che ha scelto Grendi come nuovo partner logistico per le attività di stoccaggio e distribuzione in Sardegna, la compagnia di trasporti marittimi celebra questo risultato e illustra le strategie future.

“Il volano del trasporto nave-terminal-magazzino nel porto di Cagliari si è rivelato vincente, connettendo tutti gli anelli della catena logistica mare-terra con tempistica, impatto ambientale e costi ottimali. E' un modello che funziona e che va implementato”

Costanza Musso, amministratore delegato M.A.

Grendi dal 1828

“Grendi è pronta a raddoppiare il magazzino: ha già richieste in questo senso dai suoi clienti e sta studiando un progetto che prevede di costruire un nuovo deposito a Cagliari, aggiungere una nave e aumentare l'occupazione di altre 100 persone a magazzino realizzato”

L'inaugurazione dell'HUB Barilla in Sardegna Ad un mese dall'inizio dell'operatività è stata organizzata una giornata di festa con tutte le persone Grendi che hanno collaborato al progetto: personale di magazzino, padroncini della distribuzione e dipendenti alla presenza di alcuni rappresentanti della logistica e delle vendite di Barilla e First.

Più in dettaglio, a valle di un tender, Grendi è subentrata all'operatore logistico Number 1 che Barilla utilizzava precedentemente in Sardegna con un network che prevedeva l'utilizzo di un magazzino localizzato in Villacidro. Nella fase iniziale, durata 5 mesi, Grendi ha assunto direttamente la gestione di Villacidro assorbendo tutto il personale diretto ed indiretto. Successivamente, ad inizio marzo, le scorte di prodotto e tutte le attività sono state trasferite nella piattaforma del Porto Canale di Cagliari.

Lo spostamento è avvenuto a inizio marzo 2019, in un week end sono trasportati e

PORTO Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

Collegamento tra il porto e l'asse viario Ora il comitato s' appella all' Authority

«Adotti per Milazzo la stessa strategia seguita a Messina»

milazzo «Una assurdità non collegare il porto con l'asse viario». Il Comitato grande porto si inserisce nel dibattito di questi giorni sulla proposta dell' **Autorità portuale** di creare la "bretella" che sia funzionale all'attività dello scalo e sollecita gli amministratori locali ad avviare una sinergia con la stessa **Authority** per cercare di individuare le somme necessarie alla realizzazione di una delle ipotesi venuta fuori nel 2014 a seguito di uno studio effettuato da professionisti messinesi.

«È notorio - afferma il comandante Mario Sciotto - che un porto senza vie di collegamento non ha prospettive di sviluppo perché è come una cattedrale nel deserto. Per questo motivo i nostri avi avevano provveduto, all'atto della sua nascita, a collegarlo con la stazione ferroviaria a quei tempi unica via di accesso con il mondo esterno. Considerato che per realizzare la bretella di collegamento porto-asse viario il Comune di Milazzo dovrebbe impegnarsi a cofinanziare l'opera per la quota parte di sua competenza, - prosegue Sciotto - conoscendo la perenne e totale mancanza di risorse finanziarie dell'ente, riteniamo che l' **Autorità portuale**, così come ha fatto per tante altre occasioni per il porto di Messina, debba adottare anche per il porto di Milazzo la stessa strategia se veramente si vuole realizzare la struttura. Insomma i rappresentanti del mondo **portuale** chiedono un altro sforzo all'ente messinese che dallo scalo mamertino - si sostiene - riceve parecchi fondi come entrate per l'attività svolta soprattutto nel settore commerciale industriale. Il collegamento diretto porto-asse viario - si legge ancora nella

nota - darebbe la possibilità agli automezzi pesanti da e per le acciaierie Duferdofin, alle auto ed ai camion giornalmente diretti alle isole Eolie di non interferire con la viabilità cittadina evitando il caos del traffico viario ed il danneggiamento delle arterie cittadine. In particolare prima che venga ultimata la banchina XX Luglio si potrebbe riallacciare il discorso del collegamento con navi ro/ro da Milazzo verso i porti del continente. Solo così si potrebbe risolvere la crisi lavorativa del personale della cooperativa Garibaldi alla disperata ricerca di occupazione».

In effetti l' **Autorità portuale** ha sempre sostenuto la fattibilità dell'opera sottoscrivendo con la precedente amministrazione un protocollo di intesa per realizzare il collegamento. Condizione senza alcun seguito perché l'attuale amministrazione ha sempre ribadito di non essere interessata al collegamento porto-asse viario. Ma ultimamente le posizioni sembrano essere cambiate e forse si sono ammorbidite sul fronte di palazzo dell'Aquila. Proprio per questa ragione il "comitato grande porto" è tornato in pressing ribadendo che "l'opera è necessaria e di vitale importanza per lo sviluppo del porto e per l'economia della città».

Il progetto della strada passava attraverso una bretella sotterranea di collegamento dall'uscita dell'asse viario sulla via Cianfro con attraversamento del fascio ferroviario oggi dismesso, per arrivare sino alla via Tonnara. Un'intesa di massima era stata concretizzata attraverso un protocollo d'intesa. Poi però tutto si è arenato.

In effetti nessuno può disconoscere che il bacino **portuale** di Milazzo riveste particolare importanza oltre che per il traffico turistico anche per le attività commerciali che all'interno dello stesso si svolgono. E se il tunnel è un'idea remota, sarebbe opportuno sedersi attorno ad un tavolo con l' **Autorità portuale**, ma anche con l'Asi e pensare a una viabilità dedicata, con una bretella esclusiva porto-svincolo autostradale, peraltro già prevista in una precedente bozza di variante al Prg comunale.

r.m.



Avvisatore marittimo

Palermo, Termini Imerese

Le attività di rizzaggio e derizzaggio a bordo dei traghetti ro/ro restano subordinate al rilascio dell'autorizzazione dell'Adsp

Autoproduzione, chiarezza sulla sentenza

Precisazioni dell'Ancip sul pronunciamento del Tar di Palermo che ha respinto il ricorso di un'impresa trapanese

Sebastiano D'Agostino

Sentenza del Tar di Palermo sull'autoproduzione nei porti, l'Ancip, associazione a cui fa capo la trapanese Impresa Portuale srl che ha presentato il ricorso, ha sottolineato la necessità di «una lettura attenta ed obiettiva della recente sentenza del Tar Sicilia in tema di classificazione delle attività portuali di rizzaggio/derizzaggio», lettura che - secondo l'associazione - «impone delle precisazioni tecniche, soprattutto a seguito di alcune interpretazioni della decisione, apparse sulla stampa, non in linea con quanto effettivamente scritto nel provvedimento». Secondo l'Ancip, infatti, «la sentenza ha sancito il principio secondo cui le attività di rizzaggio/derizzaggio dei semirimorchi e degli automezzi gommati in genere a bordo traghetti ro/ro debbano essere inclusi tra i servizi specialistici, complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali previsti dall'art. 16, comma 1 seconda parte, legge n.84/1994 (e dal d.m. n.132/2001). Il provvedimento - ha osservato l'associazione - ha confermato una tendenza, già sperimentata in alcuni porti, di non includere tali attività nell'ambito delle operazioni portuali ex art.16, comma 1 prima parte (carico, scarico, trasbordo e movimentazione in genere delle merci in ambito portuale) ma di considerarle come accessorie al ciclo operativo portuale, così rimettendo ogni potere di qualificazione alle singole Autorità di sistema portuale le quali, come rilevato dalla sentenza, sono tenute ad individuare autonomamente i servizi portuali sulla base delle esigenze operative del porto nonché delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione del lavoro (art.2, ult. comma, d.m. n.132/2001)». «Da tali rilievi - ha osservato l'associazione delle compagnie portuali italiane - scaturisce inevitabilmente che, come espressamente riconosciuto pure dal Tar Palermo, l'espletamento di queste attività, anche da parte dei vettori marittimi, è (e rimane) sempre subordinato al preventivo rilascio dell'autorizzazione da parte della competente Adsp, previa verifica dei requisiti previsti dall'art.16 citato, dall'art. d.m. n.132 /2001 nonché dai locali regolamenti adottati dagli enti portuali; resta inteso, dunque, che gli enti portuali dovranno vagliare attentamente il possesso dei presupposti richiesti per il rilascio di tali autorizzazioni al fine di garantire (anche) l'esecuzione delle attività di rizzaggio/derizzaggio in condizioni di massima sicurezza e nel rispetto delle regole basilari del lavoro portuale, vigilando pure sullo svolgimento concreto dei servizi. La inclusione delle attività di rizzaggio/derizzaggio nell'ambito del lavoro portuale comporta certamente che esse potranno essere svolte anche dai lavoratori delle imprese abilitate ex art.17 legge n.84/1994 alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, i quali potranno essere avviati in favore delle imprese portuali autorizzate ex art.16 legge n.84/1994 a svolgere le predette attività (siano esse qualificate come operazioni oppure come servizi portuali) per integrarne l'organizzazione operativa». «Infine - ha rilevato l'Ancip - va precisato che il richiamo alla sicurezza della navigazione ed alla natura pubblicistica delle attività di rizzaggio/derizzaggio non costituisce più un elemento sufficiente per poter includere le stesse tra i servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione; in tal senso, la sentenza ha confermato un orientamento ormai pacifico che, anche alla luce della recente normativa dell'Unione Europea (regolamento n.2017/352), inquadra il rizzaggio/derizzaggio nel contesto della movimentazione delle merci, del lavoro portuale e del necessario regime autorizzativo degli enti portuali». L'Ancip ha concluso sottolineando che «anche sulla base della recente sentenza del Tar Palermo, continuerà a sostenere i citati principi in tutte le sedi, a difesa del lavoro portuale, delle regole del mercato delle operazioni/servizi portuali nonché dei diritti dei lavoratori portuali e delle imprese associate».



Avvisatore marittimo

Palermo, Termini Imerese

Fino all'autunno inoltrato previsto un incremento di navi, il record del 9 aprile con due navi della Msc e 10 mila turisti e 10 mila turisti

Al porto di Palermo il lusso targato Ponant

In città per la crociera inaugurale il mega yacht Le Bougainville ma anche un veliero a tre alberi di 88 metri

Antonio Di Giovanni

Palermo si accredita sempre di più come meta crocieristica nel Mediterraneo anche per i brand più prestigiosi. Attraccherà in porto il 19 aprile durante il suo viaggio inaugurale la nave Le Bougainville (nella foto) della francese Ponant, uno dei mega yacht più lussuosi e moderni al mondo con le sue 92 suite le cui tariffe partono da 3.500 euro a settimana. Una nave che ha un po' d'Italia a bordo, visto che è stata costruita da una società del gruppo Fincantieri. L'arrivo del Bougainville, che tornerà altre quattro volte a Palermo, non è casuale: lo stesso armatore farà attraccare sei volte in città Le Ponant, un modernissimo veliero a tre alberi di 88 metri: il 26 maggio, il 3 e il 23 giugno, l'1 luglio, il 29 settembre ed il 7 ottobre. E non sono le sole nuove bandiere che si vedranno sventolare in porto. Nelle prossime settimane, infatti, alle ormai consolidata presenza di navi da crociera Msc e Costa si affiancheranno fino all'autunno inoltrato quelle di altre compagnie: Royal Carribeen, Aegean Odissey, Marella, Tui, Berlin, Silvesea, Hapag Lloyd, Sea Cloud, Aida, Oceania, Premier, Holland American Lines, Mano Maritime. Le Bougainville getterà l'ancora a Palermo durante la sua crociera inaugurale da Malaga ad Atene, toccando anche Maiorca e Delfi. Sarà battezzata ufficialmente il 4 giugno e per tutta l'estate solcherà il Mediterraneo mentre d'inverno si sposterà nell'Oceano Indiano. Il lussuoso mega yacht sarà ancora nello scalo palermitano l'1 luglio, tappa di una crociera sul tema Sicilian Food and Wine Experience con partenza e arrivo a Malta che toccherà Porto Empedocle, Trapani, Siracusa e Taormina. La crociera è già sold out nonostante le tariffe a partire da 5.000 euro. La nave poi tornerà il 9 luglio, il 24 agosto e il 6 ottobre con lo stesso itinerario, questa volta chiamato Tesori di Sicilia ed incentrato su arte e archeologia. Il mega yacht fa parte della flotta della francese Ponant, società controllata dal gruppo Artemis (holding company della famiglia Pinault) ed una delle compagnie crocieristiche più esclusive al mondo, specializzata in itinerari prestigiosi e insoliti. La nave ha una lunghezza di circa 131 metri, una larghezza di 18 e una stazza lorda di circa 10.000 tonnellate. Può raggiungere una velocità di 15 nodi e ospitare 180 passeggeri. Ha solo 92 suite di diverse categorie dotate di ogni comfort, compreso il maggiordomo, tutte con balcone o terrazza privata e grandi finestre panoramiche, un design molto raffinato e tecnologie avanzate. A bordo i clienti possono contare su spa, palestra, piscina, il solarium, una lounge interna e una esterna, un teatro e un negozio di lusso che vende dall'abbigliamento ai gioielli, oltre a due ristoranti. La vera novità però è Blue Eye, una lounge multisensoriale, unica nel suo genere. È situata due metri e mezzo sotto il livello del mare, nello scafo: una luce discreta illumina il fondale, permettendo ai passeggeri di osservare la fauna marina nel suo habitat naturale oltre che di ascoltare i suoni sottomarini captati fino a cinque chilometri di distanza. Così come le gemelle che l'hanno preceduta (Le Lapérouse e Le Champlain, presentate lo scorso anno), ha ricevuto il nome di un celebre esploratore francese del passato. Altre tre unità andranno a completare la classe Explorer fra il giugno di quest'anno e il luglio del prossimo: si tratta di Le Dumont- d'Urville (giugno 2019), Le Bellot (aprile 2020) e Le Jacques Cartier (luglio 2020). L'innovativa nave da crociera artica a gas naturale liquefatto Le Commandant Charcot, invece, sarà consegnata nel maggio 2021. Sono state costruite tutte dalla Vard Holdings Limited, società norvegese controllata di Fincantieri all'80,64% attiva nella progettazione e costruzione di navi speciali. In passato Fincantieri ha costruito ad Ancona per Ponant quattro unità, Le Boréal, L'Austral, Le Soléal e Le Lyrial, consegnate rispettivamente nel 2010, 2011, 2013 e 2015. Solo il 9 aprile scorso il porto di Palermo aveva fatto registrare un record con l'attracco simultaneo di due navi della flotta Msc, Meraviglia e



Divina, che avevano sbarcato poco meno di 10 mila crocieristi. Questa presenza massiccia di turisti, che fa il paio con il continuo aumento di arrivi presso l'aeroporto, è la conferma del cambio di immagine internazionale della nostra città e della sua affermata attrattività turistica ha commentato il sindaco Leoluca Orlando -. Oltre all'impatto diretto ed immediato sul comparto turistico, queste presenze numerose, costanti, sempre più destagionalizzate, hanno un evidente impatto positivo su un ampio indotto che crea nuova economia e occupazione in città.

Avvisatore marittimo

Palermo, Termini Imerese

Le previsioni della Cemar al Seatrade Cruise Global di Miami dove per la prima volta le Autorità di sistema siciliane hanno allestito un proprio stand

Ancora in crescita il mercato crocieristico in Italia Nella top ten per il 2019 ci sono due scali siciliani

Alessia Spataro

Quest'anno nei porti italiani sono attesi 11,9 milioni di crocieristi (+7,1%) mentre nel 2020 si passerà a 13 milioni di passeggeri, con un incremento del +7,88% sull'anno in corso. Lo prevede l'agenzia marittima genovese Cemar Agency Network che ha presentato le proprie previsioni per il 2019 e il 2020 nell'ambito del Seatrade Cruise Global di Miami. Nella classifica dei 70 porti interessati dal traffico crocieristico in Italia, Palermo e Messina occupano rispettivamente il 9° e il 10° posto della classifica, mentre Catania prevede nel 2019 un incremento del 100% nel numero di toccate nave, triplicando i passeggeri. L'analisi per regione piazza la Sicilia al quinto posto, con 1.144.000 passeggeri e 733 toccate, dopo la Liguria in cui, rileva Cemar, si concentra l'83% delle agenzie che gestiscono gli scali delle navi in tutti i porti d'Italia il Lazio, il Veneto e la Campania. Le previsioni positive per il biennio 2019-2020 non ci devono indurre ad abbassare la guardia. L'Italia è infatti la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo, e grazie alle prossime nuove navi in consegna durante questo biennio, navi sempre più green, ci sarà ulteriore spazio di crescita, ha commentato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network. Presenti a Miami il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata, e il commissario dell'AP di Messina e Milazzo, Antonino De Simone, con un fitto programma di incontri con gli armatori. I porti siciliani hanno portato avanti un lavoro congiunto di promozione della Sicilia e, per la prima volta, hanno allestito uno stand fuori dall'area di **Assoporti**, interamente personalizzato con il brand Sicilia. Sicilian ports, the best of Italy il nome dello spazio, condiviso tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, quella di Sicilia orientale e l'Autorità portuale di Messina e Milazzo, col supporto dell'assessorato regionale al Turismo. In uno scenario complesso ma affascinante ha sottolineato Monti i porti siciliani stanno finalmente recitando la loro parte facendo decollare in modo adeguato l'offerta turistica, ambientale, paesaggistica e culturale siciliana, e puntando in maniera decisa sulla riqualificazione infrastrutturale e ricettiva dei propri porti e sull'attrattiva di territori meravigliosi, zeppi di archeologia, arte, paesaggi, enogastronomia di qualità. Siamo riusciti a trasferire alle compagnie di crociera la potenzialità di siti che erano inspiegabilmente sconosciuti, trasferendo al mercato americano di grande interesse per i nostri scali un concetto preciso: la Sicilia è oggi una terra lontana dagli stereotipi che l'hanno segnata e che non hanno più motivo di esistere.



Avvisatore marittimo

Palermo, Termini Imerese

Lavori in corso al porto di Palermo

Enzo Bruno

Demolizione delle sei gru che sventano tra la banchina Sammuzzo e il molo Trapezoidale, i lavori iniziati ai primi di marzo procedono celermente e si dovrebbero concludere entro agosto. Sono già state smontate le quattro strutture che facevano parte dell'impianto rinfuse secche della banchina Sammuzzo (nella foto). Adesso sarà la volta delle altre due strutture per lo scarico delle rinfuse secche sul molo Trapezoidale. Ad aggiudicarsi la gara, bandita dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, era stata a febbraio la Eurodemolizioni srl di Favara (Agrigento), che aveva offerto un ribasso del 25,1% sulla base d'asta di 24 mila euro, oltre agli oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso (153.168 euro). La gara è stata quindi aggiudicata per la cifra di 17.976 euro. L'AdSp aveva previsto un significativo abbattimento delle spese per l'esecuzione dei lavori stabilendo che la ditta esecutrice entrerà in possesso di circa 2.300 tonnellate di rottami metallici che potrà rivendere sul mercato con un guadagno stimato in circa 400 mila euro. Dopo la demolizione dei 22 silos granari sul molo Piave, l'Autorità di sistema guidata da Pasqualino Monti aveva avviato le procedure per l'affidamento dei lavori di rimozione e smaltimento dei sei manufatti ormai inutilizzate da anni. Si trattava, in dettaglio, di quattro gru a braccio girevole Reggiane e un manufatto in metallo che facevano parte dell'impianto rinfuse secche della banchina Sammuzzo e di due gru Italimpianti destinate allo scarico delle rinfuse secche ed un altro manufatto sul molo Trapezoidale. L'importo complessivo dei lavori da mettere a bando tramite procedura negoziata era di 177.168 euro, di cui 24 mila quale importo a base d'asta e 153.168 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. Il bando prevedeva 150 giorni per il completamento degli interventi, che comprendono lo smaltimento del materiale derivante dalla demolizione. E sono in fase avanzata anche i lavori di riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmus. La gara è stata aggiudicata alla fine d'ottobre all'Ati con capogruppo Ingegneria Costruzioni Colombrita che ha offerto un ribasso del 30,71% sull'appalto da 3 milioni e 170 mila euro, di cui 70 mila per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso. Per l'esecuzione dei lavori sono previsti 360 giorni di tempo dalla data di consegna alla ditta assegnataria.



«Chiudere i porti misura occasionale E sulla Libia non giochiamo a fare i duri»

Il leader del M5S: serve senso di responsabilità Sarebbe utile se Salvini convincesse Orbán ad accettare le quote di migranti

EMANUELE BUZZI - Luigi Di Maio è in viaggio verso gli Emirati Arabi per lanciare il suo piano per l'export, ma l'attenzione del vicepremier è sulla Libia. La situazione è drammatica. Un dossier degli 007, come rivelato dal Corriere, parla di seimila profughi pronti a partire.

«C'è una crisi in corso, è vero. Il governo la sta monitorando giorno dopo giorno. L'obiettivo è garantire la sicurezza del nostro Paese e dell'area, delle aziende italiane e dei nostri militari che svolgono un lavoro straordinario a sostegno della popolazione locale. Bisogna avere testa in questi momenti e lavorare con responsabilità. Quel che sta accadendo non è un gioco, non è Risiko in cui uno si diverte a fare il duro con l'altro. Le parole hanno un peso».

Si riferisce alle dichiarazioni di Salvini contro la Francia?

«Ma no, dico solo che se non si ponderano i toni il rischio è incrementare le tensioni. E di fronte a un inasprimento sul terreno la possibilità che possano riprendere gli sbarchi verso le nostre coste c'è, non è un mistero. Quindi i primi ad essere colpiti saremmo noi, come Italia. Ripeto: ci vuole responsabilità, non è uno scherzo quello che sta succedendo. Dobbiamo fare squadra e giocare da squadra. La Libia non può essere trattata come un tema da campagna elettorale, la Libia è un interesse strategico del nostro Paese».

Teme che la Francia sulla Libia voglia adottare una linea autonoma?

«La Francia è un Paese amico con cui ci parliamo schiettamente e da un Paese amico mi aspetto correttezza e coerenza, fermo restando che l'obiettivo di tutti a mio avviso deve essere quello di avviare un processo di riconciliazione nazionale che sia innanzitutto inclusivo e intra-libico. No ingerenze, ma sostegno alla pace. Non saranno ripetuti gli errori del passato. La soluzione in Libia non è l'uso della forza. Non è un altro intervento militare».

Ma avete intenzione di chiudere i porti a chi scappa dalla guerra?

«Vede, chiudere un porto è una misura occasionale, risultata efficace in alcuni casi quando abbiamo dovuto scuotere l'Ue, ma è pur sempre occasionale. Funziona ora, ma di fronte a un intensificarsi della crisi non basterebbe, quindi bisogna prepararsi in modo più strutturato, a livello europeo, nel rispetto del diritto internazionale. Occorre pianificare e prevenire, perché la sola reazione ha i suoi limiti».

Cosa dirà a Salvini? Ne avete già parlato?

«Certamente, ne stiamo parlando insieme al presidente Conte e ai ministri competenti. Sarebbe utile, indipendentemente dagli sviluppi in Libia, se convincessero Orbán e i suoi alleati in Europa ad accettare le quote di migranti che arrivano in Italia, visto che il Sud Italia è frontiera europea. Il problema è proprio questo. Sento tanto parlare di sovranisti, ma è troppo facile fare i sovranisti con le frontiere italiane. Così non va bene, qui ci vedo un po' di incoerenza. Non ci si può lamentare dei migranti se poi si stringono accordi con le stesse forze politiche che ci voltano le spalle».

A proposito del leader della Lega: vi pungete su tutto ma sembrate non volervi lasciare...

«Quando lavoriamo sul contratto di governo lavoriamo bene. Io sono un uomo di parola e l'ho dimostrato. Poi non nego che ci sono delle differenze enormi tra il M5S e la Lega, ad esempio anche sul 25 Aprile. Per me la Liberazione è un giorno da ricordare, così come gli anni subito dopo. Fa parte della storia del nostro Paese, non possiamo fregarcene della nostra storia. Col menefreghismo non andiamo da nessuna parte».



Ma non ritiene un po' stucchevole questo continuo battibeccare con la Lega?

«È un naturale confronto, tra due forze politiche diverse, l' importante è portare a casa i risultati. Io sono una persona pacifica, non mi piace discutere, preferisco lavorare con serenità».

Non è che tra i due litiganti il terzo gode... ossia il Pd di Zingaretti?

«Guardi, per ora l' unica proposta che ho visto avanzare da questo nuovo Pd è l' aumento degli stipendi dei parlamentari, faccia lei, mentre sul salario minimo fanno orecchie da mercante. E poi c' è un tema, che per me è centrale: la questione morale. Noi abbiamo avuto un singolo a Roma ed è stato cacciato in 30 secondi, al Pd hanno dimezzato il partito in Umbria e sono ancora tutti lì. La questione morale è una cosa seria, non è che la risolvi incorniciando una foto di Berlinguer nella sezione di partito».

In Umbria Salvini vuole elezioni anticipate. E lei?

«Gli umbri meritano un' amministrazione diversa e più limpida, ma questo gridare al voto dopo cinque minuti mi sembra un po' strumentale. Quando ho appreso degli arresti ho pensato che è gravissimo che ci sia qualcuno che specula sulla salute dei cittadini.

Ho pensato che bisogna fare subito una legge per togliere la sanità dalle mani dei partiti. Più che le urne mi preoccupano le persone che per andare a un pronto soccorso devono farsi 50 km di macchina».

La sanità rimane un vulnus per gli scandali. Sarà oggetto di trattativa sull' autonomia?

«La sanità è un tema centrale sul quale non accettiamo compromessi. Non lo infiliamo dentro una trattativa. Ovviamente, sull' autonomia, anche in vista degli scandali emersi, bisogna andarci con cautela. È nel contratto, si deve fare, ma con equilibrio. Se qualcuno pensa di spaccare il Paese in due noi non ci stiamo. Se qualcuno pensa di creare dei malati o degli alunni di serie A e di serie B non se ne parla. Ad ogni modo sul tema non ho ancora capito se ne devo parlare con Salvini o con Zaia».

Avete dei progetti in mente per il sistema sanitario?

«Il ministro Grillo sta facendo bene e con coraggio, penso al grande lavoro che sta portando avanti per la riduzione delle liste d' attesa, che in molte Regioni sono una cosa ignobile. E poi stiamo lavorando a diverse misure anche sul piano economico. Un obiettivo che mi sono fissato in questa legislatura è quello di abolire il superticket sanitario. E lo porteremo a casa, le coperture si trovano, parliamo di circa mezzo miliardo o poco più».

Intanto c' è chi evoca la crisi di governo. Meloni ha detto: «Dopo le Europee non credo che questo governo avrà più margini di vita».

«Ci sperano in molti nella caduta di questo governo, ma per quanto mi riguarda va avanti per altri 4 anni. Il voto delle Europee non condiziona gli equilibri».

Lei ha scelto 5 capolista per le Europee ma questo ha creato molti mal di pancia tra gli eletti e nella base.

«Non ha creato nessun malumore, non è vero. È stato un segnale che abbiamo voluto dare come M5S. Donne di alto profilo della società civile in corsa per cambiare l' Europa. Nelle scorse settimane c' è stato chi le voleva rinchiudere in cucina, noi le candidiamo».