



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 19 marzo 2019



Rassegna stampa



INDICE



Prime Pagine

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

Primo Piano

18/03/2019	FerPress	
Confetra: si discute del Rapporto ITF OCSE 2018 su Impatti delle alleanze tra Shipping Lines e supply chain logistica		25
18/03/2019	Informare	
Confronto in Confetra sull' impatto delle alleanze armatoriali sulla filiera logistica		26
18/03/2019	ilsole24ore.com	
Strategie di attracco		27

Trieste

19/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 12		30
Porti, Trieste punta sui treni dall' Austria			
19/03/2019	Il Piccolo Pagina 2		31
L' interesse cinese divide gli industriali fra paure friulane e ottimismo triestino			
19/03/2019	Il Piccolo Pagina 19		32
«Il porto sta decollando non si torni indietro»			
19/03/2019	Corriere del Veneto Pagina 5		33
Fedriga e la Via della Seta «È una grande opportunità, la penso come Salvini e non sono in rotta con Zaia»			
19/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		35
L' Austria punta su Trieste «Crescerà l' interscambio»			
19/03/2019	La Stampa (ed. Novara) Pagina 41	M.G.	36
L' accordo Italia-Cina fa tremare le rubinetterie "No a zone franche"			
18/03/2019	Ansa		37
Porti: accordi Trieste-ferrovie Austria			
18/03/2019	Ansa		38
Porti: Trieste sigla accordi con ferrovie austriache			
18/03/2019	Informare		39
Il porto di Trieste sigla intese con ÖBB-Infra, RFI e Rail Cargo Austria per il potenziamento della modalità ferroviaria			
19/03/2019	Il Piccolo Pagina 3	Lorenzo Degrassi	40
Intese ferroviarie con l' Austria e «treno diretto per Vienna»			
18/03/2019	Ansa		41
Porti: al via celebrazioni per 300 anni Porto Franco Trieste			
18/03/2019	Corriere Marittimo		42
Trieste apre le celebrazioni per i 300 anni del Porto Franco			
18/03/2019	FerPress		44
Porto Trieste: festeggia 300 anni. Al via ricco palinsesto di eventi organizzato dall' ADSP Adriatico Orientale			
18/03/2019	FerPress		46
Trieste: Pizzimenti, il successo del porto franco è frutto di lungimiranza			
18/03/2019	FerPress		48
Porto Trieste: Pizzimenti, celebrazione 300 anni, è occasione per rafforzare relazioni con Austria			
18/03/2019	Il Nautilus		49
IL PORTO DI TRIESTE FIRMA DUE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING PER LO SVILUPPO FERROVIARIO VERSO IL CENTRO-EST EUROPA			
19/03/2019	Il Piccolo Pagina 2		51
Trecento anni da Carlo VI alla nuova Via della seta Festa per il Porto franco			
19/03/2019	Il Piccolo Pagina 15		53
Porto franco, viaggio fra storia e identità			
19/03/2019	Il Tirreno Pagina 11		54
Trieste da primato solo se le rinfuse finiscono nel conto			
18/03/2019	Informazioni Marittime		55
Il porto franco di Trieste compie trecento anni			
18/03/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	56
300 candeline per il Porto Franco di Trieste			
18/03/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli	58
Successo di Trieste è frutto lungimiranza			
18/03/2019	Pressmare		60
Il Porto di Trieste firma due memorandum of understanding			

Venezia

18/03/2019 **ilsole24ore.com** 64
Venezia e Rovigo vogliono la Zes

18/03/2019 **Informazioni Marittime** 66
Grandi navi, l' Autorità portuale di Venezia ricorre al Mibac

Savona, Vado

19/03/2019 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 16 67
I cinesi arriveranno comunque, il problema sarà come spostare i loro container

Genova, Voltri

19/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 12 68
Bacini di carenaggio la decisione a luglio

19/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 4 69
Ente Bacini ai privati il Consiglio di Stato rinvia

19/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6 *MASSIMO MINELLA* 70
Navi, terminal, diga già sbarcata in Liguria la Via della Seta

19/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6 71
Rixi: "Concessioni, si cambia palla al porto se qualcuno decide di cedere le azioni"

18/03/2019 **Pressmare** 73
Diportisti di Genova contro le riparazioni navali nella darsena del Salone Nautico

18/03/2019 **The Medi Telegraph** *ALBERTO GHIARA* 75
Certificato marittimi, Mit contro il Tar / IL CASO

Ravenna

19/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 38 77
«Al via solo dopo nostro Sos»

Marina di Carrara

19/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 23 78
Marina di Carrara bando per 2 ormeggiatori Domanda entro il 4 aprile

Livorno

19/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 11 79
Il porto di Livorno tagliato fuori dal patto con la Cina (e i suoi quattrini)

Piombino, Isola d' Elba

19/03/2019 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 12 81
«Bonifiche e costi energetici, il Governo rispetti gli impegni»

19/03/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 45 82
Jindal, il Pd 'chiama' il ministro Di Maio

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/03/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 13 83
Ap, Giancarli: «C'è il rischio di perdere Ortona e Pescara»

19/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	84
Pescara e Ortona lontani dall' Autorità di Ancona Fincantieri, via ai lavori della nuova nave di Viking		

Napoli

18/03/2019	FerPress	
Gli editoriali di FerPress. Se Xi Jinping va in Sicilia, piattaforma protesa verso l' Africa (cinese)		85

Salerno

19/03/2019	Il Sannio Pagina 15	87
Zona economica speciale Appello al Sindaco		
18/03/2019	Otto Pagine	88
Zes, è scontro a Solofra tra maggioranza e opposizione		

Taranto

19/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 34	89
Vertenza Arsenale giovedì un presidio		
19/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 14	90
Arsenale: il tavolo di lavoro al Comune su personale e appalti		
19/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 14	91
Indotto della Marina Convocazione dal prefetto venerdì		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

18/03/2019	Il Dispaccio	
Via della Seta, Giannuzzi (Blu Calabria): "Governo ha deciso di affondare la Calabria con l' esclusione del porto di Gioia Tauro"		92
18/03/2019	Informazioni Marittime	93
A Gioia Tauro imprenditori reggini chiedono quote del container terminal		
18/03/2019	The Medi Telegraph	GIORGIO CAROZZI 94
Gioia Tauro, cordata di imprenditori chiede una quota di Mct		

Olbia Golfo Aranci

19/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 39	95
«Il sindaco nel comitato», Comune sul fronte del porto		

Cagliari

19/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 17	96
Passeggiata, via agli ultimi lavori		

Messina, Milazzo, Tremestieri

19/03/2019	Gazzetta del Sud Pagina 33	97
Rilancio dei Molini Lo Presti Interlocuzione con l' Authority		

Palermo, Termini Imerese

18/03/2019	Catania Oggi	98
Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale		
18/03/2019	ilfoglio.it	99
Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale		

18/03/2019 **liberoQuotidiano.it**
Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale 100

18/03/2019 **Primo Magazine** *maurizio de cesare*
Il vice ministro Rixi, a Palermo incontrerà il presidente dell'AdSP Monti 101

Focus

18/03/2019 **FerPress**
Confrasperto: Via della Seta e TAV, quelle relazioni pericolose che più di qualcuno non vuol vedere 102

19/03/2019 **Il Foglio** Pagina 5
L'importanza dei porti 103

19/03/2019 **Italia Oggi** Pagina 11 *GIANFRANCO MORRA*
La Belt and Road Initiative con la Cina è sicuramente un grande progetto che è ineludibile anche per l'Italia 105

19/03/2019 **La Repubblica** Pagina 10 *VINCENZO NIGRO FILIPPO SANTELLI*
Cina, Moavero rassicura: nessun dubbio Ue 107

19/03/2019 **MF** Pagina 6
La visita di Xi e le chance della Via della Seta 108

18/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Confrasperto: «La Cina ci invade e farà pressione per la Tav» 110

19/03/2019 **Corriere della Sera** Pagina 6 *Virginia Piccolillo*
«Porti chiusi? A Lampedusa si continua ad arrivare» 111

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

«Si rifaccia una vita»
Le sorelle Maso «perdonano»
il complice del fratello
di **Andrea Pasqualetto**
a pagina 18



Domani gratis
Ricette e curiosità
Cook, il mensile
del mangiare bene
di **Isabella Fantigrossi**
a pagina 25



Economia

UN PAESE
INCERTO
NON CRESCEdi **Federico Fubini**

Immaginate due linee che si intersecano e poi procedono in direzioni opposte. La prima sale, l'altra scende. Una rappresenta l'incertezza, l'altra lo stato di salute dell'economia. Entrambe le linee riguardano l'Italia e più quella dell'incertezza continua ad avanzare verso l'alto, più l'altra linea — quella che misura il reddito degli italiani — scivola in basso. Le due linee si muovono in modo uguale e contrario: come una va su, l'altra allo stesso tempo va giù.

continua a pagina 26



Lorenzo Orsetti era di Firenze e aveva 33 anni. Partito dall'Italia due anni fa, ha combattuto in Siria contro l'Isis

A BAGHOUZ IL COMBATTENTE AVEVA 33 ANNI

L'italiano ucciso
dall'Isis in Siria:
il corpo in ostaggiodi **Lorenzo Cremonesi** e **Giulio Gori**

«Abbiamo eliminato il crociato italiano»: l'Isis annuncia la morte di Lorenzo Orsetti, detto «Orso», fiorentino di 33 anni, che combatteva a fianco dei curdi. Era a Baghuz, ultima roccaforte jihadista nell'est della Siria. Le immagini di Orsetti sono state postate su Twitter e mostrano il viso e parte del busto della vittima, a terra. Ma il corpo del giovane italiano è tenuto in ostaggio dall'Isis. Forse come possibile strumento di ricatto. Il padre: «Distruiti dal dolore ma orgogliosi di lui».

alle pagine 2 e 3

Politica estera

ACCORDI
E GIRI
DI VALZERdi **Antonio Polito**

La polemica che si è aperta nel governo sull'accordo Italia-Cina dimostra che il sovranismo è una categoria politica molto relativa, per quanto assoluta e inflessibile voglia apparire. È bastata infatti una intesa bilaterale, anzi, un memorandum di intesa, per far temere a Salvini il rischio di una «colonizzazione» dell'Italia. Dopo mesi passati a dipingere l'Europa come nemica, ecco qui a scoprire che ogni relazione internazionale comporta un condizionamento, quando non una limitazione, della propria sovranità.

continua a pagina 26

Norma sugli abusi edilizi, lite M5S-Lega. Intervista a Di Maio: assurdo ostacolare l'intesa con la Cina

Un condono agita il governo

Nave con 49 migranti, direttiva lampo del Viminale per bloccare lo sbarco

È giallo sul minicondono edilizio che i 5 Stelle contestano e i leghisti negano di avere mai proposto. «Niente sanatorie» — dice il vicepremier Luigi Di Maio al Corriere —, assurdo ostacolare l'intesa con la Cina». Un'altra nave in arrivo in Italia con 49 migranti: direttiva del Viminale dice no allo sbarco.

da pagina 6 a pagina 13

PARLA IL PRESIDENTE DEL PD

«Noi alternativa credibile»

di **Maria Teresa Meli**

«Finalmente comincia a profilarsi la possibilità di un'alternativa» dice il neopresidente del Pd, Paolo Gentiloni. «Si potrebbe già votare quest'anno». E Renzi? «Di sicuro darà una mano».

a pagina 13

GIANNELLI

IL FUNETTO



UTILI PER 85,2 MILIONI

Rcs, il ritorno
del dividendo
dopo dieci annidi **Paola Pica**

Utile, margine e ricavi in netto calo nel 2018 per Rcs, che dopo dieci anni consente al gruppo del Corriere di distribuire il dividendo. La cedola che il consiglio presieduto da Urbano Cairo propone agli azionisti è di 0,06 euro a fronte di utili per 85,2 milioni, in aumento di 14,1 milioni sul 2017.

a pagina 29

LO SVARIONE DI FISICA

Il Ministero
e il coraggio
di ammettere
un erroredi **Carlo Rovelli**

Non è facile avere il coraggio di dire «ho fatto un errore». Il 28 febbraio scorso, il ministro per l'Istruzione, l'Università e la Ricerca ha trasmesso alle scuole alcuni problemi d'esame, come simulazione in preparazione al prossimo Esame di Stato. Il testo di uno di questi problemi conteneva uno svarione di fisica (confondeva «carica al secondo» con «carica totale»); come confondere velocità (con distanza). Avvisato da un bravo insegnante, ho chiamato il ministero per avvertire dell'errore.

continua a pagina 20

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

C'è l'hanno tutti con Greta, la giovane ecologista scandinava nel cui nome, venerdì scorso, milioni di ragazzi hanno bigliato la scuola. Greta che pretende di farci mangiare a chilometro zero e poi compra le banane. Greta manipolata dalle lobby verdi. Greta fantoccio dei suoi genitori avidi di denaro. Greta che, ha detto qualcuno, se non fosse malata la prenderebbe sotto con la macchina. Greta che predica all'Occidente, fingendo di dimenticarsi che a inquinare il pianeta sono soprattutto gli indiani e i cinesi.

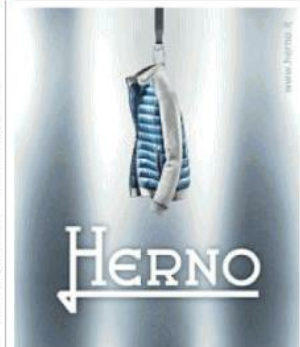
Intendiamoci. Greta Thunberg non è il verbo. Personalmente non ne condivido la retorica di stampo populista, che assolve la gente comune per dare tutte le colpe del cambiamento climatico alle élite: in materia ambientale quel poco che

Greta sgarbo



si è fatto lo si deve a minoranze illuminate. Però dietro la levata di scudi contro la ragazzina svedese c'è qualcosa che va oltre il dibattito sull'ecologia. C'è la nuova egemonia culturale dei cattivisti, che provano un fastidio quasi fisico per qualunque manifestazione del bene. La considerano ipocrita e moralista. Per loro gli esseri umani sono un impasto di pulsioni basiche e pensieri molesti. L'idealismo non è contemplato. Chiunque osi abbracciare un sogno o evocare un sentimento è ingenuo o in malafede. Da lui si pretendono una coerenza assoluta e una vita da anacoreta, altrimenti va subito affogato in un mare di cinismo. Non so perché lo facciano, ma preferirei essere Greta che uno di loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



9 771120 458008
Foto: Italiane SpA - A.P. - D.L. 93/2001 con L. 46/2004 art. 1, c. 1. D.O. Milano



Tre morti a **Utrecht** (Olanda): un turco aggredisce una donna sul tram e uccide chi tenta di difenderla. Un caso di **terrorismo** o l'ennesimo femminicidio?



Martedì 19 marzo 2019 - Anno 11 - n° 77
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Cosa una volta fu Sicilia"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 23/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Leggi-spot e bugie
Sblocca-cantieri: tutti la vogliono, ma i cantieri sono fermi da 20 anni



■ CANNAVÒ E DI FOGGIA
A PAG. 2-3

■ **IL COMMENTO**

VIA DELLA SETA
(E VIA DA QUESTA
NATO DI SUDDITI)

■ MASSIMO FINI A PAG. 13

Ucciso dall'Isis
Lorenzo e i curdi:
"Io, italiano
in Siria, muoio
per la libertà"



■ CATTANO E ZUNINI A PAG. 16

Basilicata
Imbucati e infrattati
da Pittella a Salvini
La Lega ci prova
con l'usato Dem

■ CAPOREALE A PAG. 14

Il documentario
Michael Jackson,
l'orrore dei bimbi:
sangue e violenze



■ MANNUCCI A PAG. 22

ESCLUSIVO PARLA KARIMA EL MAHROUG

**RUBY: "IO
E IMANE
VOLEVAMO
UNA VITA
DIVERSA"**



LA TESTIMONE AVVELENATA
IL PM GRECO SMENTISCE
L'OSPEDALE: "AVVERTITI SOLO DOPO
LA MORTE". E CONFERMA DOSI
ABNORMI DI ANTIMONIO E CADMIO
NEL SANGUE. ALTRI VERBALI
DELLA RAGAZZA SU ARCORE



■ BARBACETTO, MILOSA, OLIVA E SANSA
A PAG. 8-9-10

L'ANTICIPAZIONE Libro di ritratti e interviste immaginarie. C'è anche Grillo

Montanelli racconta i suoi "cialtroni"

■ **INDRO MONTANELLI**

Giulio Andreotti. "Sì, voglio dire che, proprio per non sovraccaricarmi di dischetti, io non ho fatto molto male ai miei nemici. Ma non ho fatto nemmeno molto bene ai miei amici".

Enrico Berlinguer. Ci manca, un Berlinguer. Uomo di sinedrio più che agitatore di folle, non aveva il carisma



né l'oratoria del tribuno: quando appariva su un podio di piazza, sul volto malinconico nel mesto sguardo gli si leggeva il disagio.

Silvio Berlusconi. Mentiva senz'accorgersene, come io e voi respiriamo, e disinteressatamente: per il piacere infantile d'inventare e senza nessuna pretesa che noi gli credessimo.

SEGUE A PAGINA 21

La cattiveria

Ieri era la Giornata mondiale del Riciclo. Abbiamo notizie di Pier Ferdinando Casini?

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

GILET GIALLI A PARIGI

Macron caccia il prefetto e vieta gli Champs-Élysées

■ DE MICCO A PAG. 18

I delitti eleganti

■ **MARCO TRAVAGLIO**

Probabilmente Benito Mussolini non ordinò l'assassinio di Giacomo Matteotti: lui o chi per lui si limitò a far sapere ai suoi che quel deputato socialista, con le sue denunce sulla fine della democrazia e sulle corruzioni di alcuni gerarchi del neonato regime fascista, stava rompendo i coglioni. E, siccome Mussolini era circondato da delinquenti, qualcuno di essi si incaricò di risolvergli il problema alla radice, sequestrando e assassinando Matteotti. Da quel momento gli assassini divennero intoccabili. Infatti il processo fu dirottato a Chieti per la solita "legittima sospizione", poi depistato e infine chiuso con le ridicole condanne a 5 anni per omicidio preterintenzionale di alcuni squadristi coinvolti come esecutori materiali, senza che se ne scoprisse il mandante. E il duce dovette coprire tutto e tutti, fino ad assumersi pubblicamente alla Camera "la responsabilità politica, morale e storica di tutto quanto è avvenuto".

Probabilmente Giulio Andreotti non ordinò l'assassinio di Mino Pecorelli: lui o chi per lui si limitò a far sapere ai suoi che quel giornalista molto, troppo informato, con i suoi articoli sulla rivista *OPE* le sue allusioni agli affari e ai malaffari della cricca andreottiana, stava rompendo i coglioni. E, siccome Andreotti era circondato da delinquenti, qualcuno di essi si incaricò di risolvergli il problema alla radice, assassinando Pecorelli. Da quel momento gli assassini divennero intoccabili. Infatti le indagini furono depistate in ogni modo e il processo a Perugia, costellato di testimonianze false o reticenti come quello di Palermo, passò dalle assoluzioni in primo grado alle condanne in appello all'annullamento tombale in Cassazione.

Sicuramente Silvio Berlusconi non ha ordinato il probabile avvelenamento di Imane Fadil, la ragazza marocchina che nel 2009, a 25 anni, frequentò ben sei "cene eleganti" a base di bungabunga nella sua villa di Arcore e lo incontrò altre due volte in un ristorante milanese e in un'altra villa in Brianza. I testimoni B. di solito li compra, non li ammazza. E tutto poteva augurarsi, fuorché la morte di una teste-chiave del processo Ruby-ter (dov'è imputato, tanto per cambiare, per corruzione di testimoni) e il ritorno del bungabunga sulle prime pagine dei giornali. Infatti, negando le sentenze e persino l'evidenza, ha provato a smentire di aver mai visto Fadil. Ma purtroppo nessuno può escludere che c'entrino i vari ambienti criminali che lo circondano da quasi mezzo secolo, da Cosa Nostra alla masoneria deviata, dal sottobosco dell'eterna Tangentopoli ai gigli di campo di Putin.

SEGUE A PAGINA 24



il Giornale



MARTEDÌ 19 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 66 - 1.50 euro*

www.ildgiornale.it
054 3324371 - 054 3324372

BUCO NELL'ACQUA

LA VERITÀ SULLE TASSE

Salvini insiste e i 5 Stelle si mettono di traverso, ma sanno che la flat tax non si farà: non ci sono né soldi né accordo politico
Immigrati, Ong salva barcone. L'ira del Viminale

di Alessandro Sallusti

Ma guarda un po', è proprio una coincidenza. Si avvicina il voto e si torna a parlare di sconti fiscali e flat tax, già cavalli di battaglia dell'ultima campagna elettorale per le politiche e poi archiviate un secondo dopo l'insediamento del governo gialloverde per fare spazio al reddito di cittadinanza. Matteo Salvini dice che adesso si può. Di Maio gli ridice che no, non se ne parla neppure.

Non voglio mettere in dubbio la parola di Salvini ma mi chiedo, e gli chiedo, che cosa è cambiato in questi ultimi otto mesi da rendere possibile ciò che a giugno scorso non lo era. Semmai le casse dello Stato sono ancora un po' più vuote di allora per via delle sciagurate scelte assistenzialistiche, lo spread è ben più alto e con lui gli interessi a venire sul debito, la recessione ci è entrata in casa, le grandi opere sono ferme al palo, abbiamo firmato con l'Europa una cambiale da 22 miliardi da pagare a fine anno ed è finita la luna di miele tra i soci di governo.

Non solo i conti non tornano. Mettiamo pure che Matteo Salvini alle Europee ottenga un ottimo risultato e Di Maio vada malissimo. Che cosa cambierebbe? In Parlamento assolutamente nulla: i Cinque Stelle continuerebbero ad avere una schiacciante maggioranza sull'alleanza leghista che a quel punto, se davvero volesse una seria riforma fiscale, potrebbe solo fare cadere il governo per cercarne un altro oppure tornare a votare (entrambe le cose al momento Salvini le smentisce).

La morale della favola è che dire oggi «questo governo farà la flat tax» è una presa per i fondelli che va ben oltre una normale bugia elettorale.

Con questo governo, semmai, c'è da temere l'inverso, cioè che da un momento all'altro le tasse aumentino, non certo diminuiscano come dimostra il fatto che già si parla di una manovra correttiva di metà anno per stringere ulteriormente i cordoni della borsa.

Il problema è economico ma ancora prima politico. Se Salvini vuole imboccare la strada delle riforme liberali non può certo farlo insieme ai Cinque Stelle. Ricostruire un centrodestra unito e vincente è l'unica possibilità che il leader della Lega ha per provare a rimanere sull'onda che ha cavalcato con bravura, ma che da un momento all'altro gli si potrebbe sgonfiare sotto i piedi.

De Francesco, Scafì e Signorini alle pagine 2-3

IL CASO IMANE

Quell'operazione mediatica per far fuori mezza Italia

di Augusto Minzolini

Nel Transatlantico di Montecitorio, Renata Polverini, deputata di Forza Italia con un lungo passato nel sindacato, si interroga su vicende e costumi che hanno un impatto sulla politica. «Sono perplessa - spiega - appena ho letto (...)»

segue a pagina 10
Bassi e Fazio a pagina 11

RESTITUITI I TRE MILIONI AI SAUDITI

Il pasticciaccio della Scala specchio di un Paese debole

di Giannino della Frattina

Come il moro Otello al servizio della Repubblica di Venezia, nel primo atto a sipario appena aperto. «Esultate! L'orgoglio musulmano sepolto è in mar; nostra e del ciel è gloria!». Squilli di tromba dopo il consiglio di amministrazione della Scala che si è riunito ieri (...)»

segue a pagina 6

IL RITORNO DEL TERRORE



EROE Lorenzo Orsetti è stato ucciso dall'Isis in Siria

LORENZO DICEVA: NON SONO UN EROE

Il combattente italiano ucciso dall'Isis in Siria

di Fausto Biloslavo

a pagina 12



BELVA Gokmen Tanis ripreso prima della strage

UTRECHT, CATTURATO L'ATTENTATORE

Folle islamico spara sul tram 3 morti e 5 feriti in Olanda

di Luigi Guelpa e Gian Micalessin

a pagina 13

RITRATTI DEL '900

«Così Einaudi mi offrì mezza mela al Quirinale»



Pubblichiamo il ritratto che Indro Montanelli ha fatto del presidente della Repubblica Luigi Einaudi, tratto dal libro *Cialtroni. Da Garibaldi a Grillo gli italiani che disfecero l'Italia* di Paolo (Rizzoli).

di Indro Montanelli

Stanotte - come sempre più spesso mi capita in questi ultimi tempi - ho sognato Einaudi, o meglio ho rivissuto in sogno la colazione cui m'invitò poco dopo la sua elezione al Quirinale insieme alla collega inglese Barbara Ward, la prestigiosa editorialista del prestigioso *Economist*.

Ci andammo insieme, entrambi imbarazzatissimi dagli scatti sull'attenti dei corazzieri scaglionati per tutto il percorso della «lunga manica», che non è lunga solo per modo di dire. «Come si risponde?» mi chiedeva Barbara con angoscia. Cercammo di cavarcela con degli inchini, che dovevano (...)»

segue alle pagine 32-33
Gnocchi a pagina 32

IL GIUSLAVORISTA UCCISO

L'eredità di Biagi vero antidoto al grillismo

di Anna Maria Bernini

capogruppo Fi al Senato

a pagina 7

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

• Abusi Lg. 104
• Assenteismo
• Concorrenza Sleale
• Aliunde Perceptum

ponzi group

ponzi.com
ponzonline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458

CONTROCORRENTE

SETTE CASI NEGLI ULTIMI DIECI ANNI. ECCO COSA È SUCCESSO DOPO

Le Madonnine dei «miracoli» dimenticate

di Stefano Filippi

Negli ultimi dieci anni in Italia almeno sette statue della Madonna hanno pianto lacrime, spesso rosso sangue, che hanno fatto gridare al miracolo. Tutti episodi concentrati in un'area geografica precisa: il Sud. Tuttavia questi eventi non sono mai usciti dai ristretti orizzonti delle piccole località in cui sono avvenuti. Si crea curiosità, si

formano code di devoti (ma anche di increduli), s'invoca l'intervento del vescovo, per qualche giorno si mobilitano tv e giornali, ma presto le lacrime vengono dimenticate. Attenzione, non sempre però siamo di fronte a imbrogli. Due sono i casi più eclatanti degli ultimi anni: nel 2011 a Ogliastro Cilento (Salerno) e nel 2016 a Trevignano (Roma).

alle pagine 23 e 24-25

NELLO STRETTO DI BERING

La Terra colpita da un asteroide Senza far danni

Jacopo Granzotto

a pagina 17

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Perlo di Roberto Carino

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

immobildream

Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MARTEDÌ 19 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 66 | QN Anno 20 - Numero 77 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



LODI, RICATTATA UNA RAGAZZA DELLE MEDIE

«Fatti altri scatti hot o do le foto ai tuoi»

DE BENEDETTI e D'ELIA ■ A pagina 19



L'AGGUATO AL GIUDICE
L'eredità di Galli
39 anni dopo:
«Ha sempre
difeso il Diritto»

BALLATORE ■ A pagina 18



LEGA, M5S E MERCATI
di PAOLO GIACOMIN

GIÙ LO SPREAD
ECCO PERCHÉ

LA FLAT tax torna al centro del ring animato da Lega e 5Stelle. Stavolta, però, siamo alla scaramuccia, non ancora ai colpi bassi. La realtà ha già realizzato il programma della decrescita e pare stia portando buoni consigli a chi non può più permettersi cattivi esempi: la crescita sembra tornata centrale nell'agenda di governo.

■ A pagina 6

17 ANNI DOPO
di MAURIZIO SACCONI

LA LEZIONE
DI BIAGI

LA RAGIONE della grande vitalità postuma di Marco Biagi è rinvenibile nell'originalità del metodo della sua ricerca e del merito di molte sue intuizioni. Comparatista fra moltissimi sciovinisti del diritto del lavoro, auspicava che l'Italia potesse uscire dalle forti connotazioni ideologiche della sua vicenda politica e sociale, per andare incontro a un diritto europeo leggero.

■ A pagina 20

A chi conviene la Flat tax al 15%

Simulazione Tetto di 50mila euro: favoriti single e redditi più alti | TROISE e COPPARI ■ Alle pagine 6 e 7

SIRIA UCCISO DALL'ISIS UN COMBATTENTE ITALIANO AL FIANCO DEI CURDI

IO, MORTO col SORRISO



Lorenzo Orsetti, 33 anni, fiorentino

BROGIONI, SPANO e commento di BUTICCHI ■ Alle p. 2 e 3

Salvini chiude le acque alla nave Ong

Fa rotta su Lampedusa: a bordo 49 migranti salvati in Libia. Direttiva per fermarla | PASSERI ■ A p. 5

LA VIA DELLA SETA



Pressing cinese:
l'Italia respinga
i veti americani

G. ROSSI ■ A pagina 8

L'ESPERTO
«Ma col 5G
ci possono
controllare»

STRAMBI ■ A pagina 9

PEREIRA RESTA

La Scala dice no
E restituisce
3 milioni ai sauditi

PALMA ■ A pagina 25

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



OLTRE I LIMITI



Metalli
nel sangue
di Imane

CONSANI e GIORGI ■ A p. 10

ZAZZERI SUICIDA



Quello chef
che parlava
con il mare

PELLEGRINI ■ A pagina 15

SPADA®
ROMA

NEW OPENING
4 Maggio: Piazza San Babila Milano

ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO

SHOP ONLINE spadaroma.com

New COLLECTION
Spring
SUMMER
2019

**Oggi speciale terremoto**

L'AQUILA E LA GRU Nell'infinito cantiere più grande d'Europa, dieci anni dopo il sisma del 6 aprile 2009 che fece 309 vittime e distrusse la città d'arte

**Culture**

CHANDRA LIVIA CANDIANI Intervista all'autrice di «La bambina pugile», traduttrice di testi buddhisti e poeta
Alessandra Pigliaru pagina 14

**Visioni**

MIKE LEIGH Il regista inglese racconta il suo nuovo film «Peterloo». Brexit? «È il peggior genere di paranoia»
Giovanna Branca pagina 17

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MARTEDÌ 19 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 66

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

NUOVA LITE NEL GOVERNO SULLA RIFORMA CARA ALLA LEGA

Flat Tax, volano miliardi. È scontro

Il premier Conte si decide a dire la sua sul nuovo incendio che divampa nel palazzo giallo-verde a metà pomeriggio. La Flat Tax? «È un impegno preso con gli elettori, lo porteremo a termine». Ma sul come e sul quando glissa. Tria aveva invece smentito le cifre fatte trape-

lare dal suo ministero che indicavano in 60 miliardi il costo della riforma, mandando Salvini su tutte le furie. Per il leghista servirebbero 12-15 miliardi. Comunque troppi, per la viceministra 5S Castelli. All'attacco anche la ministra Lezzi: la Flat Tax «è una promessa che

non si può mantenere». Salvini ricorda che era nel contratto. Di Maio a quel punto un po' stempera, «troveremo una soluzione». Ma per i 5 Stelle varare una riforma che è un cavallo di battaglia anche di Berlusconi è un problema enorme.

COLOMBO A PAGINA 2

«SBLOCCA CANTIERI»

Tensioni su un condono galeotto

Nel decreto «Sblocca cantieri» ci sarebbe un altro condono. L'indiscrezione è bastata per aprire un nuovo fronte polemico tra gli «alleati» con il contrat-

to: Cinque Stelle e Lega. I primi dissentono, i secondi smentiscono. Con il governo i sindacati hanno avuto un incontro «inutile e surreale» PAGINA 3

foto di Darrin Zammit Lupi

Salvataggio premeditato

Si riaccende lo scontro sui porti. I volontari di Mediterranea salvano 49 migranti su un gommone in avaria e si dirigono verso Lampedusa: «Indicateci uno scalo sicuro». Ma il Viminale minaccia di chiudere le acque territoriali con una direttiva anti-ong pagina 8

**all'interno****Olanda**

**Torna la paura
Spari su un tram,
3 morti a Utrecht**

Sparatoria in pieno giorno a Utrecht, 3 persone uccise e 5 feriti. Catturato dopo la fuga un uomo turco. Non esclusa la pista terroristica

ALESSANDRO PIROVANO
PAGINA 9

Guerra in Siria

**«Lorenzo morto
per la giustizia,
istituzioni assenti»**

Lorenzo Orsetti, ucciso dall'Isis mentre combatteva con le Ypg, nel racconto dei suoi compagni e del padre: «Non è un caduto di serie B»

CHIARA CRUCIATI
PAGINA 11

Balceni/Nato

**Riecco la manina
americana
sulla crisi in Serbia**

ALBERTO NEGRI

La storia in Serbia si ripete con una «manina» americana? Ero a Belgrado il giorno dell'arresto di Slobodan Milosevic nell'aprile 2001 e avevo faticato a ottenere una stanza all'hotel Hyatt.

— segue a pagina 18 —

bianchi**Lavoro**

Un salario minimo orario, in Italia, è necessario

ALFONSO GIANNI

Le cifre di Istat e Inps sulle retribuzioni sono spietate, anche se non ci colgono di sorpresa, essendo la questione salariale cosa antica nel nostro paese, così come il fenomeno dei working poor. Il 22% di lavoratori e lavoratori guadagna meno di 9 euro lordi all'ora.

— segue a pagina 19 —

Clima

In ecologia non sono possibili le scorciatoie

ENZO SCANDURRA

Affermare quello che ormai è sotto gli occhi di tutti non poteva che essere una adolescente perché i «grandi» sono in tutt'altra faccenda affacciandoci. La crisi ambientale è certificata da tutti, dagli scienziati e dai meteorologi.

— segue a pagina 19 —

SEGRETARIO SONO Zingaretti a piccoli passi È già disgelo a sinistra



Per la Swg il Pd è già un filo sopra i 5 stelle. Ieri il neosegretario Zingaretti in Basilicata dove corre il centrosinistra: «L'unità è valore». Domenica il voto regionale. Nel Pd fa discutere la proposta di coordinamento delle opposizioni di centrosinistra nelle camere. E l'entrata di due giovani di sinistra nella direzione dem. PREZIOSI A PAGINA 6

all'interno

**Alitalia EasyJet si ritira,
rimane solo Delta Airlines**

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 4

**Giustizia Violenza di genere,
il ministro smentisce se stesso**

ANDREA FABOZZI

PAGINA 5

**Messico L'annuncio di Amlo:
stop al modello neoliberista**

ROBERTO LIVI

PAGINA 12

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Disp. CRM/23/2103
9 770925 215000



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 77
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 2001, L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 19 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ROMA E PROCA: "IL MATTINO" • "IL QUOTIDIANO" EURO 1,20

Il caso
Al Bano denuncia
l'Ucraina: trattato
da terrorista,
l'Europa mi tuteli
Gentile a pag. 14



La kermesse
Tizzano e Di Centa
campioni-testimonial
per le Universiadi
Agata a pag. 19



Il borsino azzurro
Napoli, i due volti:
attacco stellare
ma difesa e Allan
in netto calo
De Luca a pag. 17



Le inchieste del Mattino

Il governo litiga: tasse, cantieri e processi lenti le leggi al palo

Nuovo scontro sullo «sblocca opere» M5S: no al «mini-condono» della Lega Crescita, slitta ancora il pacchetto Tria

Nuovo scontro nel governo sullo «sblocca cantieri». La Lega frena: va allargato; i cinquestelle replicano: no alla sanatoria per l'edilizia privata. Slitta il pacchetto Tria sulla crescita. E intanto arriva l'ultimatum di Conte ai due vicepremier: domani il decreto. Atteso un vertice con Salvini e Di Maio sul decreto.

Pacifico, Santonastaso e servizi da pag. 6 a 9

L'analisi

PERCHÉ CON IL PIL FERMO L'ORA DEI RINVII È FINITA

Enrico Del Colle

In questo momento di stallo nel governo è bene ripassare i riflettori sull'attuale quadro economico e sociale del nostro Paese, sempre più caratterizzato da oscillanti situazioni che trasmettono ai cittadini un senso di disorientamento, precarietà e incertezza, per non parlare di vera e propria «paura» del futuro. I segnali sono evidenti: l'Istat ha confermato la recessione tecnica del Paese (ma meno pesante di quanto era inizialmente previsto, cioè meno 0,1% nel quarto trimestre 2018, invece dello 0,2), i recenti dati dell'Ocse stimano un

Pil negativo per il 2019 (meno 0,2%) a fronte di una variazione media annua positiva dell'Eurozona pari all'1 per cento, la fiducia delle famiglie e delle imprese è in netto calo, la produzione industriale, però, manda segnali opposti e cresce dell'1,7 per cento a gennaio 2019 (anche se è presto per parlare di un'inversione di tendenza), così come la disoccupazione che si contrae lievemente nel dato di gennaio (10,5%, comunque lontana dalla zona Euro che è pari a 7,8%), a differenza di quella giovanile che cresce fino al 33 per cento (16,5% nell'area Euro).

Continua a pag. 39

Ong italiana sfida Salvini Il Viminale: resta al largo

►La Mare Jonio: salvati 50 migranti davanti alla Libia e andiamo a Lampedusa
Direttiva del ministero: traffico di clandestini, non entra nelle acque territoriali

Torre del Greco Le accuse dei presidi



Rifiuti non rimossi da settimane assediano le scuole di Torre del Greco

Andare a scuola assediati da montagne di immondizia

L'invio a Torre del Greco Fabio Jouakim in Cronaca

Di Giacomo e servizi alle pagg. 2 e 3

Il combattente volontario

Lorenzo ucciso in Siria dall'Isis Il testamento: non ho rimpianti

Gianandrea Gaiani

Idealismo, spirito d'avventura, a volte una marcata fede ideologica. Queste le caratteristiche del volontario italiano, che hanno scelto di combattere sotto bandiere diverse dal tricolore in guerre lontane. Lorenzo Orsetti si era arruolato nelle milizie curde che combattono lo Stato Islamico. Continua a pag. 38

Allegri e Mangani a pag. 4



Napoli, il pullman dei baby calciatori preso a sassate

L'agguato alla Sanità: «Inseguiti da 20 motorini avevano mazze e bottiglie. Distrutti tutti i vetri»

Sassaiola al rione Sanità di Napoli contro un bus di calciatori sedicenti. Venti teppisti in scooter, dopo la gara, hanno circondato il bus della squadra ospite Caravaggio-Barone. Venti infranti del bus, terrore tra i ragazzi. Agata in Cronaca

Il giallo

Fadil, nel sangue metalli cento volte oltre i limiti

Gusaco a pag. 11

La proposta di Nicchi

«Un reddito di cittadinanza per gli arbitri in pensione»

Pino Taormina

Vita dura per gli arbitri di calcio, il peso dell'età si fa sentire molto presto. Il limite massimo, in Italia, per poter arbitrare è quello dei 45 anni, quando scatta il pensionamento e non ci sono possibilità di deroga. Marcello Nicchi (nella foto), il capo dell'Alfa, dopo averne parlato già nel Comitato di Presidenza

della Fige, ieri è tornato alla carica: «Abbiamo professionisti che per arbitrare in A e in B lasciano il lavoro. Quando finisce l'attività si ritrovano senza nulla. Non escludiamo di creare un fondo di solidarietà della durata di uno-due d'anni». Insomma, sintetizza Nicchi «stiamo pensando a una specie di reddito di cittadinanza arbitrale».

A pag. 18 con Giordano



SPADA®
ROMA

NEW OPENING
4 Maggio: Piazza San Babila Milano

ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO

SHOP ONLINE spadaroma.com



Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO 141 - N° 77
ITALIA
Sped. in A.P. 0835/2002 conv. L.43/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Martedì 19 Marzo 2019 • S. Giuseppe

IL GIORNALE DEL MATTINO

Menta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ilmessaggero.it)

La ricorrenza
Più presenti
e meno severi
oggi è la festa
dei nuovi papà
Arnaldi a pag. 15



La riforma Uefa
Champions League
di sabato e turni
infrasettimanali
per il campionato
Bernardini nello Sport



Crisi Roma
Pallotta-Monchi,
addio al veleno:
scambio d'accuse
sul calciomercato
Angeloni nello Sport



DOMANI in OMAGGIO
Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
ilmessaggerocasa.it
Info al 199 99 99

Suprematisti e islamisti
Il solo modo
di fermare
la ritorsione
del terrore

Alessandro Orsini

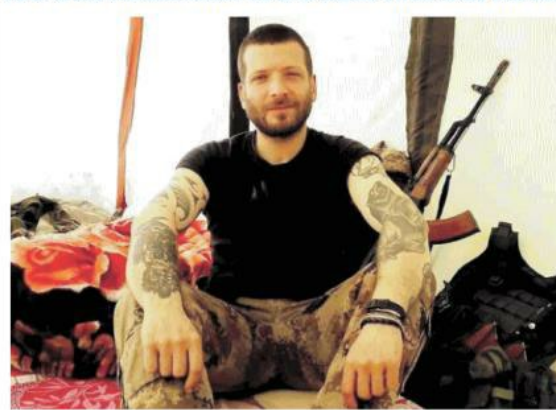
Gli spari di Utrecht hanno ottenuto grande visibilità mediatica perché sono avvenuti subito dopo la strage suprematista in Nuova Zelanda. L'aggressore ha fatto emergere una paura da tempo latente e cioè che possa innescarsi una guerra tra islamisti e suprematisti, con i primi che sparano sui cittadini occidentali e i secondi sui musulmani. È un sogno che i capi dell'Isis accarezzano da tempo. Dal momento che le loro capacità militari nelle città occidentali sono state pressoché azzerate, hanno dovuto fare ricorso ai lupi solitari, i quali presentano quasi tutti lo stesso profilo. Si tratta di sbandati o di piccoli criminali privi di addestramento e, pertanto, con una capacità offensiva molto limitata. Siccome i lupi solitari sono tutto ciò che i capi dell'Isis hanno, la loro moltiplicazione è diventata una priorità strategica. All'inizio, si era pensato che internet fosse sufficiente a creare lupi solitari. Tuttavia i video dell'Isis hanno ricevuto migliaia di visualizzazioni, ma non abbiamo avuto migliaia di attentati. Evidentemente, i processi di radicalizzazione sono un fenomeno più complesso e diventare un terrorista non è così semplice. Poi abbiamo tenuto il fenomeno dei foreign fighters che tornano nelle loro città dopo avere combattuto in Siria nella fila dell'Isis. Il pericolo, finora, non si è manifestato perché, anche in questo caso, abbiamo scoperto che il fenomeno è più complesso.

Continua a pag. 20

Un mini condono agita il governo

► La Lega frena lo sblocca-cantieri: va allargato. M5S: no alla sanatoria per l'edilizia privata
Ultimatum di Conte: domani il decreto. Slitta il pacchetto Tria sulla crescita. Oggi il vertice

Siria. Orsetti combatteva con i curdi. Di Stefano: errore andar lì da solo



Lorenzo Orsetti, il giovane combattente italiano ucciso dai miliziani dell'Isis in Siria

Il volontario Lorenzo ucciso dall'Isis

«L'italiano era un crociato». Il testamento: non ho rimpianti

Michela Allegri

Lorenzo Orsetti, volontario italiano che combatteva a fianco dei curdi in Siria, è stato ucciso dai miliziani dell'Isis. Il suo testamento: «Non ho rimpianti». Di Stefano (M5S): errore andare solo. A pag. 6



La pista: «Faida familiare»
Turco fa strage sul tram
torna l'incubo a Utrecht

Bussotti a pag. 7

ROMA Dalla flat tax al minicondono edilizio: la tensione nel governo non si allenta e trova sempre nuove motivazioni. La Lega frena lo sblocca-cantieri: va allargato. E i 5Stelle replicano: no alla sanatoria per l'edilizia privata. Slitta il pacchetto Tria sulla crescita. È intanto arriva l'ultimatum di Conte ai due vicepremier: domani il decreto. Tra stasera e domattina il vertice con Salvini e Di Maio sullo sblocca-cantieri.

Bassi, Cifoni, Conti e Franzese alle pag. 2 e 3

Università

Ora il Carroccio
boccia la stretta
sui ricercatori

La riforma del reclutamento universitario spacca la maggioranza: a dividere è la proposta di ridurre a massimo 5 anni il periodo di precariato. Altopia della Lega. Loiacono a pag. 11

Xi non vedrà il Papa ma storico invito dalla Cina al Vaticano

► Sfuma l'incontro durante la visita del presidente
Il cardinal Ravasi parteciperà all'Expo a Pechino

Franca Giansoldati

Il Vaticano per ora può attendere. Non sono previsti incontri tra il Papa e Xi Jinping, almeno non stavolta, anche se Francesco sarebbe ovviamente più che disponibile a fare il primo passo. Ma c'è uno storico invito dalla Cina al Vaticano e il cardinal Ravasi parteciperà all'Expo di Pechino. A pag. 10
Mangani a pag. 10

Dopo 50 soccorsi
Stop del Viminale
all'Ong italiana

Valentina Errante

Inea dura sugli sbarchi. Stop del Viminale all'Ong italiana che ha raccolto 50 migranti. A pag. 5

Il caso di Roma

Matteo è tornato
in classe: i compagni
hanno fatto i vaccini

Camilla Mozzetti

Domenica notte il piccolo Matteo ha dormito poco. Sapeva che svegliandosi al mattino la sua giornata sarebbe stata diversa: «Mamma torniamo a scuola, ho voglia di abbracciare i miei amichetti». Vaccini fatti, profilassi e festiciola: finalmente dopo 9 mesi Matteo è tornato nella sua classe. A pag. 14



ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

TECNOLOGIA

3 FASI

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

2° RILASCIO
COENZIMA Q10, BAMBÈ, SELENO, CROMO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D

SUSTENIUM Bioritmo3

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNA SILE DI VITA SANA.

IL GIORNO BRANNO

TORO, I SENTIMENTI PORTANO LONTANO

Buongiorno, Toro! Chi può resistere allo sguardo del Toro innamorato? Se siete ancora in cerca d'attivevi oggi e domani, con Luna nel campo dell'amore, per voi è già primavera. Capaci di offrire amore e passione, perché voi stessi avete bisogno di sentirvi amati, desiderati. Marte propizia anche brevi avventure, se vi interessano. Saturno fiuta buoni affari, siete pronti per una nuova impresa professionale. Auguri.

© DIFFUSIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 31

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

-TRX 11:18/03/19 23:07-NOTE:

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A €1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 19 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 66 | Anno 20 - Numero 77 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, PRESENTATO IL CALENDARIO Un anno di eventi per Leonardo

AGNESSI e TASSI ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA Bambina dona ai malati 70 centimetri di capelli

TROMBETTA ■ A pagina 19



LEGA, M5S E MERCATI di PAOLO GIACOMIN

GIÙ LO SPREAD ECCO PERCHÉ

LA FLAT tax torna al centro del ring animato da Lega e 5Stelle. Stavolta, però, siamo alla scaramuccia, non ancora ai colpi bassi. La realtà ha già realizzato il programma della decrescita e pare stia portando buoni consigli a chi non può più permettersi cattivi esempi: la crescita sembra tornata centrale nell'agenda di governo.

■ A pagina 6

17 ANNI DOPO di MAURIZIO SACCONI

LA LEZIONE DI BIAGI

LA RAGIONE della grande vitalità postuma di Marco Biagi è rinvenibile nell'originalità del metodo della sua ricerca e del merito di molte sue intuizioni. Comparatista fra moltissimi sciovinisti del diritto del lavoro, auspicava che l'Italia potesse uscire dalle forti connotazioni ideologiche della sua vicenda politica e sociale, per andare incontro a un diritto europeo leggero.

■ A pagina 18

A chi conviene la Flat tax al 15%

Simulazione Tetto di 50mila euro: favoriti single e redditi più alti | TROISE e COPPARI ■ Alle pagine 6 e 7

SIRIA UCCISO DALL'ISIS UN COMBATTENTE ITALIANO AL FIANCO DEI CURDI

IO, MORTO col SORRISO

Lorenzo
Orsetti,
33 anni,
fiorentino



BROGIONI, SPANO e commento di BUTICCHI ■ Alle p. 2 e 3

Salvini chiude le acque alla nave Ong

Fa rotta su Lampedusa: a bordo 49 migranti salvati in Libia. Direttiva per fermarla | PASSERI ■ A p. 5

LA VIA DELLA SETA



Pressing cinese:
l'Italia respinga
i veti americani

G. ROSSI ■ A pagina 8

L'ESPERTO
«Ma col 5G
ci possono
controllare»

STRAMBI ■ A pagina 9

PEREIRA RESTA

La Scala dice no
E restituisce
3 milioni ai sauditi

PALMA ■ A pagina 25

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



OLTRE I LIMITI



Metalli
nel sangue
di Imane

CONSANI e GIORGI ■ A p. 10

ZAZZERI SUICIDA



Quello chef
che parlava
con il mare

PELLEGRINI ■ A pagina 15

SPADA®
ROMA

NEW OPENING
4 Maggio: Piazza San Babila Milano

ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO

SHOP ONLINE spadaroma.com

New
COLLECTION
Spring
SUMMER
2019



IL SECOLO XIX

MARTEDÌ 19 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CIOOIII - NUMERO 66, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.p.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 18 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



IMPERIA, INDAGINI DELLA FINANZA
Versamenti cash per 49 milioni
il mistero dei market cinesi

ISABA / PAGINA 11



I PRETENDENTI IN CONTATTO CON BCE
Carige, si fa avanti un fondo Usa
Aggregazione, assemblea a maggio

G. FERRARI / PAGINA 12



INDICE	primo piano	pagina 2
	cronache	pagina 6
	economia & marittimo	pagina 12
	genova	pagina 15
	cinema/tv	pagina 27/30
	arte	pagina 31
	sport	pagina 34
	meteo	pagina 39

A BORDO DELLA «MARE JONIO» ANCHE 12 MINORI

L'Ong italiana salva 49 migranti Salvini ordina: porti chiusi

Rischia di aprirsi un braccio di ferro con Roma
La nave ha fatto rotta verso Lampedusa

La nave Mare Jonio, della Ong Mediterranea saving humans, ha soccorso ieri in acque libiche un gommone con 49 migranti a bordo.

Ripresa la navigazione, il capo-missione della Ong, Luca Casarini, ha lanciato un appello all'Italia: «Stiamo facendo rotta verso nord per evitare il maltempo, che potrebbe creare pericoli. Ci dirigiamo verso le coste italiane dove chiederemo un porto sicuro per sbarcare». Ma dal governo sono subito scattate dichiarazioni in senso contrario.

F. ALBANESE / PAGINA 5

IL RETROSCENA

Francesco Grignetti / ROMA

La linea del Viminale: senza coordinamento il soccorso è illegale

Stop immediato del Viminale sulla nave in arrivo: «Fermaremo ogni azione illegale delle Ong». Ogni comportamento difforme «sarà letto come trasporto di immigrati clandestini e traffico di essere umani».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

«LO VUOLE IL CARROCCIO», «È FALSO»

M5S-Lega, l'ultima lite è sul condono edilizio

L'ultimo fronte dello scontro tra Lega e Cinquestelle è il condono edilizio che, secondo il M5S, sarebbe stato inserito dalla Lega all'interno del decreto sblocca cantieri. Un'accusa che il Carroccio respinge («Una totale invenzione») e che ha fatto alzare la tensione durante il lungo vertice di ieri a Palazzo Chigi. Alla fine seppur faticosamente l'accordo è stato raggiunto e il decreto arriverà domani in Consiglio dei ministri.

LA MATTINA / PAGINA 6

ROLLI



L'Isis uccide in Siria Lorenzo, volontario nella guerra dei curdi Il suo addio: «Difendo la civiltà»

Ucciso in Siria dall'Isis un italiano arruolato con le milizie curde. Si chiamava Lorenzo Orsetti, aveva 32 anni ed era di Firenze. L'uomo ha lasciato un messaggio di addio: «Non ho rimpianti, sono morto facendo quello che ritenevo giusto, difendendo i più deboli». I genitori: siamo devastati, ma anche orgogliosi di lui.

L'INVIATO MENDUNI, IVANI E SEMPRINI / PAGINE 2 E 3



PAURA A UTRECHT, NON ESCLUSO IL TERRORISMO

Francesca Paci / INVIATA A UTRECHT

Olanda, spara sul tram e uccide 3 persone
È giallo sul movente

A Utrecht, in Olanda, un uomo ha aperto il fuoco su un tram, provocando 3 morti e 9 feriti. L'omicida è stato arrestato. Due le piste: vendetta familiare o terrorismo.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

SEGNO DEI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

SENSO DEL PUDORE
NON PIÙ COMUNE,
MA DIFENDIAMO
LA NOSTRA INTIMITÀ

S e un tempo il "comune senso del pudore" era al centro di sentenze e censure che dividevano l'opinione pubblica, oggi dovremmo parlare piuttosto di un "comune senso dell'impudicizia", frutto della caduta di barriere che un tempo sembravano invalicabili e della banalizzazione di quel che fino a trenta-quarant'anni fa era vietato mostrare. Questo "sdoganamento" del sesso non è avvenuto tutto in una volta, ma con la fine del secolo scorso gli ultimi muri sono caduti. È più attuale che mai il dibattito su immagini private rubate e messe in rete con leggerezza. Una violenza che viene vissuta come umiliante e degradante da chi subisce questi atti, quasi sempre donne.

L'ARTICOLO / PAGINA 33

LE IDEE

GIUSEPPE CONTE

SALVARE LA TERRA
È POSSIBILE
CON L'AUTO
DELLA POESIA

S e la primavera segna il risveglio della natura, la poesia dovrebbe segnare il risveglio dell'anima umana, addormentata nell'inverno della tecnica, dell'economia, di una vita quotidiana sempre più impoverita di bellezza e di conoscenza. In un momento in cui il pianeta Terra è ancora più in pericolo, più avvelenato e inaridito di quanto io denunciassi tanti anni fa, festeggiare la poesia all'inizio della primavera significa anche connetterla alla necessità di una ribellione delle coscienze contro chi, distruggendo la natura, sta minacciando la stessa sopravvivenza dell'umanità. La poesia ci parla di una ecologia che non è solo calcolo tecnologico.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

ANALISI CLINICHE
Laboratorio
Valle Scrivia
Qualità ed eccellenza da 1973

ANALISI SANGUE
MEDICINA DEL LAVORO
ANALISI ACQUE, ALIMENTI
CONSULENZA HACCP

GENOVA:
Via Pisa 88r
tel. 010.38.57.99
Via Piccini 88r
tel. 010.37.41.489
Via Sestiere 5a-7i
tel. 010.85.97.070

RAPALLO:
Via Pellerano
Mortola 1 tel. 2
tel. 0185.47.34.15

BUONGIORNO

Shane Dawson ha affidato la sua memoria difensiva a ben sette post su Twitter: non ho mai avuto rapporti sessuali col mio gatto, lo giuro. Per dissipare ogni dubbio, ha ulteriormente precisato: non ho mai eiaculato sul mio gatto, e non ho mai messo il mio c...oso neanche nelle vicinanze del mio gatto. Ora vediamo come il Tribunale del Popolo Interconnesso valuterà la dichiarazione di non colpevolezza. Nel frattempo vi spieghiamo chi è Shane Dawson. È uno youtuber americano, genere comico, uno di quei ragazzetti che registrano video su YouTube, dicono scene e piacciono tanto ai nostri figli. Shane piace particolarmente: ha 28 milioni di iscritti ai suoi canali. Ora si è guadagnato un'ipotesi di presentabilità, ma talvolta dagli scavi di internet saltano fuori vecchi video, luminosi

come la Rivelazione. E in questo vecchio video il nostro Shane confidava fino al più intimo dettaglio, avvalendosi del supporto di disegni, delle sue notti di fuoco col gatto (fra l'altro Shane ne ha tre, non abbiamo capito chi fosse il prediletto). Beh, gli hanno creduto. Hanno creduto veramente che se la spassasse col gatto. Gli hanno dato del porco, del perverso, lo hanno denunciato alla Protezione animali, gli hanno augurato l'ergastolo, la morte. Era solo umorismo, ha detto Shane genuflesso, e davvero un pessimo umorismo, ma sono tanto cambiato, credetemi. Ecco, questo è il mondo in cui ci è dato di vivere, un mondo che in vent'anni è passato da Bill Clinton - non ho mai avuto rapporti sessuali con quella donna - a Shane Dawson - non ho mai avuto rapporti sessuali con quel gatto.

#MiaoToo | MATTIA FELTRI

Benucci
Gruppo Immobiliare
Compravendite
Locationi Perizie
Via Francese, 106
16129 Genova
Tel. 010/561967

Benucci
Gruppo Agenzie
dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi

€ 2 in Italia — Martedì 19 Marzo 2019 — Anno 155° — Numero 77 — www.ilssole24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 383/2003 art. 1, c. 10/11, art. 1, c. 1, D.C.B. Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

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

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



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

— a 0,5 euro oltre al quotidiano

www.velux.it

Luce naturale:
aggiungila
al portafoglio.

VELUX

Facciamo per tutti i tetti

FTSE MIB 21234,61 +0,90% | SPREAD BUND 10Y 237,90 -2,60 | €/€ 1,1349 +0,36% | BRENT DTD 66,64 +0,80% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 38-41

Db-Commerz, 30mila esuberanti e un aiuto dallo Stato

IL RISIKO DEL CREDITO

Colloqui esplorativi tra i big tedeschi: tra le opzioni fusione o acquisizione

Per le nozze possibili intervento pubblico: Berlino vuole un campione nazionale

Ma sono numerosi i nodi dai tagli ipotizzati al capitale S&P: attenzione ai rischi

«Sono due banche private che dialogano tra loro». Così il ministro delle Finanze tedesco Scholz ha commentato l'avvio ufficiale di colloqui esplorativi tra Deutsche bank (Db) e Commerzbank: tra le opzioni l'acquisizione da parte di Deutsche o una fusione. La nascita di un campione nazionale è un obiettivo politico, annunciato più volte da Scholz. Si guarda al Governo per risolvere i problemi dell'operazione: a cominciare dai 30 mila esuberanti ipotizzati, ma anche svalutazioni, cessioni di diritti d'azienda e indebitamento di capitale. Non mancano i critici, tra analisti e agenzie di rating. S&P, da fusione guadagni di efficienza ma anche rischi. **Isabella Bufacchi** — a pag. 5

BANCHE TEDESCHE E POLITICA

IL VIZIO DEL SUSSIDIO IMPLICITO

di **Marco Onado** — a pagina 5

L'olandese Ing sotto tiro della Procura di Milano

INCHIESTE

Conti digitali italiani al centro di truffe organizzate in più Paesi

La banca olandese Ing è finita nel mirino della Procura di Milano. L'indagine avviata ipotizza il reato di riciclaggio e per il momento è contro ignoti ma l'iscrizione della banca nel registro degli indagati

potrebbe essere questione di ore. Al momento potrebbe essere solo un atto d'ufficio. È quasi sicuro infatti che Ing Italia fosse del tutto ignara di quanto accadeva attraverso i propri conti online, dove finiva denaro di truffe effettuate tramite piattaforme online quali Amazon o Airbnb (anch'esse estranee al raggio). Ma potrebbero esserci state delle responsabilità oggettive della banca, delle falle nei suoi sistemi di antiriciclaggio. **Angelo Minicucci** — a pag. 6

PIÙ FONDI AI PICCOLI SCALI E INTEGRAZIONE CON L'ALTA VELOCITÀ



Trasporti. Il piano del governo verrà discusso alla Conferenza nazionale del trasporto aereo (nella foto lo scalo romano di Fiumicino)

Aeroporti: ecco il piano del governo per il rilancio

Più fondi pubblici e fondi Ue per gli investimenti, soprattutto per i piccoli scali; più integrazione con l'alta velocità ferroviaria; un contratto a una leva fiscale per il lavoro. Sono i pilastri del Piano del trasporto aereo e degli aeroporti che il governo comincia a mettere a punto con la Conferenza nazionale del trasporto aereo. **Giorgio Santilli** — a pag. 13

Fisco, 16,2 miliardi recuperati nel 2018

LOTTA ALL'EVASIONE

Incassi in aumento dell'11%
Frenata sui condoni
che si attestano a 3 miliardi

La lotta all'evasione fiscale nel 2018 ha prodotto il recupero di 16,2 miliardi di euro grazie ai controlli, all'attività di riscossione e all'invio di lettere e avvisi ai contribuenti. Il dato è in aumento del 11% rispetto all'anno precedente. Crolla, invece, a 3 miliardi (-46%)

il recupero di gettito legato ai condoni: sanatorie, voluntary, rottamazioni. L'aumento percentuale più consistente (+38%) è arrivato dalla cosiddetta compliance, segno che la strategia delle lettere e degli alert avviata qualche anno fa sta dando buoni frutti. Complessivamente, un bilancio positivo per il direttore dell'Agenzia delle Entrate, Antonio Maggiora, che ha indicato anche le linee guida per l'anno in corso: «Dovremmo essere più selettivi e fare controlli più mirati». **Mobili e Parente** — a pag. 3

L'ANALISI

PERCORSO DI TRASPARENZA MA L'EVASIONE NON CEDE

di **Salvatore Padula**

Un altro anno con il segno più per il recupero dell'evasione fiscale. Non è esattamente una "sorpresa". Da tempo siamo allenati a leggere numeri sorprendenti che raccon-

tano i "successi" del fisco contro chi non paga tasse e imposte. Per il 2018, possiamo almeno riconoscere alla fazione il merito di aver fatto un'operazione trasparente. **continua a pagina 20**

PANORAMA

COMPAGNIE AEREE

Alitalia, easyjet si sfilano dal progetto di Delta e Ferrovie

«A seguito delle conversazioni con Ferrovie dello Stato e Delta Airlines per la creazione di un consorzio che valutasse le opzioni per le future operazioni di Alitalia, easyjet ha deciso di ritirarsi» dall'operazione. Lo ha annunciato la stessa compagnia low cost inglese. **a pagina 15**

GOVERNO IN AFFANNO

Brexit, no a un terzo voto sull'accordo con Bruxelles

Governo May sempre più in difficoltà a Londra per la Brexit. Leri a sorpresa lo speaker della Camera dei Comuni, John Bercow, ha posto il veto a un terzo tentativo di ratifica dell'accordo con la Ue proposto dal governo May. Il testo dovrà quindi essere cambiato. **a pagina 22**

SISTEMA PAESE

INVESTIMENTI E CONSUMI PER FAVORIRE LA CRESCITA

di **Marco Fortis** — a pagina 20

COSTRUZIONI

Salini, Progetto Italia punta a 60 miliardi di commesse

Salini Impregilo alza il velo sul maxi progetto che punta a creare un campione nazionale delle costruzioni. Sulla carta il Progetto Italia può portare alla realizzazione di un colosso forte di commesse vicine ai 60 miliardi complessivi. **a pagina 15**

ENERGIA

Assogarda: gas troppo caro, serve allinearsi all'Europa

L'appello arriva da Lucca, sede del più importante distretto Ue della carta per iniziativa di Assogarda e Confindustria: gas strategico per l'industria, serve che il costo cali e si allinei a quello degli altri Paesi per non perdere competitività. **a pagina 10**

THE SPIRIT OF PROJECT
PORTI SCORREVELLI STOPS, CABINA ARRIVATO ZERO, TAVOLO PIANO DESIGN CLAVATO

Rimadesio



Cina, la Ue studia Fondo sovrano a difesa dell'industria tecnologica

COMMERCIO GLOBALE

La proposta sarà discussa
al summit di Bruxelles
di giovedì prossimo

Di Maio il 26 marzo
vedrà Bolton e Ross
a Washington

Un Fondo sovrano europeo per controbilanciare l'offensiva della Cina nei settori industriali strategici. La creazione di questo strumento di difesa è suggerita dal rapporto del Centro europeo di strategia politica, pubblicato per il summit Ue di giovedì. Intanto, anche per stemperare le polemiche sui rapporti Italia-Cina, il vicepremier Di Maio andrà il 26 marzo negli Usa. Vedrà il segretario alla sicurezza, Bolton e quello al commercio, Ross. **Beda Romano** — a pag. 21

13
Le intense commerciali
sottoscrisse da altrettanti
Paesi europei

Via della seta
Mezza
Europa
ha già firmato
accordi
con Pechino

— a pagina 21

CONTRAFFAZIONE

I falsi a quota
7% dell'import
europeo

Un mercato da 460 miliardi, ben il 7% dell'import dell'Unione europea. Sono sempre numeri in crescita del fenomeno della contraffazione, resi noti ieri da Ocea-Buipo. Solo all'Italia il business dei prodotti falsificati costa oltre 10 miliardi di mancato introito fiscale e 88 mila posti di lavoro. La Cina rimane il più grande produttore mondiale di merci contraffatte, mentre il Medio Oriente fa ormai da piattaforma distributiva. **Laura Cavestri** — a pag. 10

.export

FARE IMPRESA
SULLE ROTTE
DEL MONDO



Tra Germania e Italia scambi record (+5,4%)

Un altro record. Nonostante i venti di crisi, il rapporto commerciale tra Italia e Germania ha segnato nel 2018 un +5,4% rispetto al 2017, raggiungendo quota 128,4 miliardi di euro. Secondo l'Istat, l'anno scorso l'export italiano verso la Germania è salito 3,8% a 58,1 miliardi mentre il valore delle importazioni si è attestato a 70,3 miliardi (+6,8%). **Roberta Miraglia** — a pag. 31



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE
GOURMET
ristora

Martedì 19 marzo 2019 € 1,20

S. Giuseppe - Festa del papà
Anno LXXV - Numero 77

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



Lavori eterni, fondi mancanti, incuria: monumenti e siti archeologici perennemente off-limits

Chiusi da anni 42 fra i gioielli di Roma

■ Quarantadue siti archeologici capitolini «sotto chiave». Dal sepolcro di Anna Regilla sull'Appia alla casa romana sotto il Museo Barracco. Off-limits per lavori in corso, impossibili da visitare per ragioni di sicurezza legate a crolli, dissesti o

mancanza di illuminazione, temporaneamente chiusi per verifiche, aperti solo per eventi particolari, inaccessibili in attesa di restauro o per precauzione.

Conti → alle pagine 16 e 17

Senza flat tax i grillini vanno a casa

Fuoco di fila a 5 stelle contro la battaglia leghista per ridurre le tasse. Si fanno male da soli Di Maio e soci hanno tirato troppo la corda con Salvini. Se salta la riforma, cade il governo

IL TEMPO di Osho



Ideona Pd: in galera chi va a lucciole

Di Majo → a pagina 5

di Franco Bechis

Nella campagna elettorale che l'anno scorso portò alla formazione del governo gialloverde di Giuseppe Conte Lega e Movimento 5 stelle avevano sventolato due bandiere su tutte. Quella di Luigi Di Maio era il reddito di cittadinanza, quella di Matteo Salvini la flat tax. Entrambe le bandiere trovarono (...)

segue → a pagina 3

Il pittore assalito da una baby-gang Lite e pestaggio In fin di vita l'artista Ranieri

Ottaviani → a pagina 19

E noi vogliamo firmarci gli accordi La Cina ci fa la guerra persino con la frutta

Coletti → a pagina 8

Buona TV a tutti Primedonne da applausi

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

HERING
LABORATORI

Prolac 10
15 Miliardi
di fermenti lattici vivi per flaconcino
10 ceppi batterici differenti

WWW.HERINGLABORATORI.NET

L'ex ds: «Via per disaccordi con la società». Jim: «Ma se faceva tutto lui» Sberle giallorosse Pallotta-Monchi



■ Scontro a distanza tra il patron della Roma James Pallotta e l'ex ds Monchi. Apre le danze il dirigente spagnolo appena tornato a Siviglia: «Sono andato via da Roma per divergenze con la proprietà». A stretto giro la replica del presidente: «Mi sono fidato di lui, ma quando è servito un piano B lui non ce l'aveva».

Menghi → a pagina 26



ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

SUSTENIUM
Bioritmo 3
MULTIVITAMINICO
3 FASI

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

Martedì 19 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 66 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicativa con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,50

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



I DATI DELLE ENTRATE

Nei primi due mesi di e-fattura bloccati 3,2 mld di falsi crediti Iva

Bartelli-Miliacca a pag. 35

RISPOSTA DELL'AGENZIA

Rottamazione, compensabili crediti e debiti di imposte diverse

Mandolei a pag. 38

CRESCITA, IL PIANO DI TRIA

Edilizia e hi-tech, aiuti rafforzati. E legge Sabatini potenziata

Chiarello a pag. 41

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Sanità - Il Piano nazionale delle liste d'attesa

Crescita - Il Piano messo a punto dal ministro Tria



Fisco - L'ordinanza della Cassazione sulla notifica via pec della cartella anche in pdf

Per realizzare un'opera sopra i 100 mln di euro in Italia occorrono ben 15 anni di iter burocratico
Tino Oldani a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Sanità, tagliati i tempi d'attesa

Se non verranno rispettati i tetti massimi fissati, il paziente potrà ottenere la prestazione come se fosse solvente, ma pagando soltanto il ticket del Ssn

Tempi massimi per garantire le prestazioni di ricovero e ambulatoriali che se non verranno rispettati daranno la possibilità al cittadino di ottenerle in intramoenia pagando solo il ticket, gestione trasparente e totale visibilità delle agende di prenotazione, garantiti e riportati i tempi massimi di attesa di tutte le prestazioni ambulatoriali in regime di ricovero. Sono alcune delle novità del piano nazionale del governo sulle liste di attesa per il triennio 2019-2021.

Quaranta a pag. 36

SECESSIONE

Molti consiglieri M5s di Roma abbandonano Virginia Raggi

Valentini a pag. 7

Da Trump 1.000 miliardi per le armi Xi Jinping li stanZIA per la Via della Seta



CAGNARA ELETTORALE

La visita di Stato in Italia del presidente cinese Xi Jinping viene nove anni dopo la visita del suo predecessore Hu Jintao, su invito dell'allora premier Berlusconi. Con la firma degli accordi con Xi a Roma l'Italia diventerebbe il primo paese dell'Ue a sostenere la Bri, che ha già raccolto più di cento adesioni di Paesi e grandi organizzazioni internazionali. Mentre la Cina investe 1.000 mld di dollari nella Bri per collegare il mondo, gli Usa invece ne investono anche di più nella sola produzione di ordigni nucleari più moderni ed efficienti, concepiti apposta per tenere sotto pressione proprio la Cina: Trump infatti porta a 1.200 miliardi di dollari i 1.000 stanziati per queste armi da Obama.

Nicotri a pag. 11

DIRITTO & ROVESCIO

Concetta De Gregorio ha scritto su la Repubblica un efficace articolo in presa diretta sulla sua esperienza professionale di donna avvocatessa, meritatamente, ai vertici del giornalismo italiano. È stata infatti direttrice del quotidiano del Pd, l'Unità. In quell'occasione ha ottenuto una retribuzione di molto più bassa di quella del direttore che l'ha preceduta. Può essere però anche un caso, non una penalizzazione di una professionista solo perché donna. L'Unità infatti era già in gravi difficoltà tant'è che, dopo qualche anno, venne chiusa. Può darsi quindi che la diminuzione dello stipendio fosse dovuta alla necessità di fare economia. Ma, dice la De Gregorio: «Quando in Rai ho preso il posto e poi l'ho di nuovo ceduto a chi mi ha preceduto e seguito nel medesimo orario, sulla medesima rete nel medesimo compito, ho avuto un guadagno inferiore del 20% di quello del mio omologo». Questa è la prova provata della discriminazione verso le donne. I vertici femministi perché la tollerano? A loro basta enunciare i principi e poi lasciar fare carne da macello.

DECRETONE

Riscatto laurea anche senza aver lavorato prima del 1996

D'Messio a pag. 42

NON SOLO PETROLIO

Adesso l'Arabia Saudita punta sul turismo culturale

Sciarone a pag. 13

TERREMOTO AUTO

Mercedes e Bmw verso una collaborazione più stretta

Giardina a pag. 14

MARKETING

Nasce Scavolini France, obiettivo l'export

a pag. 17

PIATTAFORMA VIDEO

Chili, non solo streaming ma anche Dvd e biglietti cinema

Secchi a pag. 18

SVOLTA IN INGHILTERRA

Capitan Findus amplia la gamma e investe 8 mln di euro

Sottolaro a pag. 16

TRANQUILLO, HAI UN'ASSICURAZIONE CASA.

Protezione Casa: garantisce copertura per perdite d'acqua, terremoti, furti e incendi.

La tua casa ti protegge, tu proteggi la tua casa. Affronta la vita di tutti i giorni con maggiore serenità mettendo al sicuro il tuo bene più prezioso. Per chi crede nel valore della protezione c'è Credem, la Banca Assicurazione che si prende cura di tutto ciò che ami.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Credem Banca è un intermediario assicurativo che propone e distribuisce i prodotti assicurativi emessi dalle imprese di assicurazione. Credem Banca è vigilata da IVASS ed iscritta al RUI (Registro Unico Intermediari). Protezione Casa è un prodotto di CredemAssicurazioni S.p.A. (società partecipata al 50% da Credem Emilian S.p.A. e per il restante 50% da Società Finanziaria di Assicurazioni) con sede unica a Cremona e Registro Imprese (Italia) 41212, via Luigi Berti, 3. Prima della sottoscrizione leggere il Set Informativo disponibile nella Filiale Credem o consultabile su siti internet dell'intermediario www.credem.it e della compagnia www.credemassicurazioni.it, anche ai fini della comprensione, tra le altre cose, delle caratteristiche, dei rischi, dei costi, delle esclusioni e limitazioni del prodotto.

Con guida al nuovo regime: fidejussore a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più; Con guida al rifacimento del tetto: a € 6,00 in più.

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A €1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MARTEDÌ 19 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbonamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 77 | Anno 20 - Numero 77 | www.lanazione.it



PISTOIA: I BANDITI TENTANO DI INVESTIRE L'IMPRENDITORE
Scopre i ladri nel vivaio
Gli spara due colpi di pistola

COSTA e MONTI ■ A pagina 18



LEGA, M5S E MERCATI
di PAOLO GIACOMIN

GIÙ LO SPREAD
ECCO PERCHÉ

LA FLAT tax torna al centro del ring animato da Lega e 5Stelle. Stavolta, però, siamo alla scaramuccia, non ancora ai colpi bassi. La realtà ha già realizzato il programma della decrescita e pare stia portando buoni consigli a chi non può più permettersi cattivi esempi: la crescita sembra tornata centrale nell'agenda di governo.

■ A pagina 6

17 ANNI DOPO
di MAURIZIO SACCONI

LA LEZIONE
DI BIAGI

LA RAGIONE della grande vitalità postuma di Marco Biagi è rinvenibile nell'originalità del metodo della sua ricerca e del merito di molte sue intuizioni. Comparatista fra moltissimi sciovinisti del diritto del lavoro, auspicava che l'Italia potesse uscire dalle forti connotazioni ideologiche della sua vicenda politica e sociale, per andare incontro a un diritto europeo leggero.

■ A pagina 20

A chi conviene la Flat tax al 15%

Simulazione Tetto di 50mila euro: favoriti single e redditi più alti | TROISE e COPPARI ■ Alle pagine 6 e 7

SIRIA UCCISO DALL'ISIS UN COMBATTENTE ITALIANO AL FIANCO DEI CURDI

IO, MORTO
col **SORRISO**

Lorenzo Orsetti, 33 anni, fiorentino



BROGIONI, SPANO e commento di BUTICCHI ■ Alle p. 2 e 3

Salvini chiude le acque alla nave Ong

Fa rotta su Lampedusa: a bordo 49 migranti salvati in Libia. Direttiva per fermarla | PASSERI ■ A p. 5

LA VIA DELLA SETA



Pressing cinese:
l'Italia respinga
i veti americani

G. ROSSI ■ A pagina 8

L'ESPERTO
«Ma col 5G
ci possono
controllare»

STRAMBI ■ A pagina 9

PEREIRA RESTA

La Scala dice no
E restituisce
3 milioni ai sauditi

PALMA ■ A pagina 25



Loreto (AN)
www.menghishoes.com

OLTRE I LIMITI



Metalli
nel sangue
di Imane

CONSANI e GIORGI ■ A p. 10

ZAZZERI SUICIDA



Quello chef
che parlava
con il mare

PELLEGRINI ■ A pagina 15



SPADA®
ROMA

NEW OPENING
4 Maggio: Piazza San Babila Milano
ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO
SHOP ONLINE spadaroma.com

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MARTEDÌ

19
03
19ANNO 44
N° 66In Italia
€1,50

Roma

Min 9°C
Max 14°C

Milano

Min 2°C
Max 14°C

Prima intervista dopo Corinaldo

Sfera Ebbasta: "Mi porterò sempre dentro come una ferita il dolore per quella notte"



Restituiti tre milioni di euro

La Scala le suona ai sauditi: no ai vostri soldi
Il sovrintendente Pereira vicino all'addio

Aprite i porti

Ong italiana soccorre 49 migranti
"Tra loro 12 minori, rotta su Lampedusa"
Salvini vara una direttiva anti-volontari

La nave italiana Mare Jonio, della Ong Mediterranean Saving Humans, soccorre 49 persone - tra le quali 12 minori - che si trovavano su un gommone in difficoltà nella zona di competenza affidata ai libici, fa rotta verso Lampedusa e chiede all'Italia un porto dove sbarcare. Il ministro dell'Interno Salvini: «I porti erano e rimangono chiusi». E, alla vigilia del voto in Senato sul caso Diciotti, vara una direttiva anti-Ong.

RUTA e ZININI, pagine 6 e 7

Il caso

LA LEGGE DEL MARE

Concetta De Gregorio

Questo non è un commento. Sul fatto che ci siano 49 persone salvate da una nave che chiede un porto c'è poco, direi nulla da commentare.

pagina 24



Una foto scattata da bordo della nave Mare Jonio mostra il soccorso dei migranti

FRANCESCO MALINCHI

Lettera all'Europa

UN SALARIO MINIMO AI CITTADINI UE

Giuseppe Conte

Caro direttore, nelle ultime settimane il futuro dell'Europa è al centro di un importante dibattito nell'opinione pubblica. Il prossimo rinnovo del Parlamento europeo, d'altra parte, costituisce un'occasione preziosa per avviare una discussione franca e consapevole, che dovremo responsabilmente estendere anche alle cause che hanno determinato l'attuale crisi del processo di integrazione. Solo in questo modo potremo confidare di rilanciare il progetto europeo, che - ormai da alcuni anni - sembra aver perso la sua forza propulsiva. Siamo chiamati a operare scelte coraggiose, che siano all'altezza dei tempi straordinari che stiamo vivendo. L'Europa non ha alcun bisogno di apologeti o sostenitori fideistici. Ha bisogno di contributi lucidi e critici, che sappiano rilanciare la grande capacità visionaria espressa dai grandi statisti del secondo dopoguerra. La sfiducia dei cittadini nelle Istituzioni europee e nella loro capacità di offrire un benessere futuro è la più grave insidia con cui dobbiamo confrontarci. Non possiamo più indugiare.

continua a pagina 25

L'Isis uccide un italiano

Lorenzo Orsetti combatteva con i curdi in Siria. Lo Stato islamico: eliminato un crociato
Il padre: orgoglioso di lui, si è sacrificato per quello in cui credeva. Ecco gli altri al fronte

Dal nostro inviato
PIETRO DEL RE, BAGHUZ

È stato ucciso a tradimento, il combattente italiano Lorenzo Orsetti, da uomini ormai esausti. È morto nella faticosa e cruenta avanzata delle Forze democratiche siriane (Fds) verso Baghuz, l'accampamento dove sono trincerati gli irriducibili jihadisti dello Stato islamico, sulle sponde dell'Eufrate, in Siria Orientale.

pagina 2. ADINOLFI, FOSCHINI e TONACCI, pagine 3 e 4



Lorenzo Orsetti

La politica

Un condono edilizio nello sblocca-cantieri nuovo scontro Lega-5S

CUZZOCREA e LOPAPA, pagina 10

La storia Il giallo di Imane Fadil

In memoria di un'olgettina vittima di serie B

Francesco Merlo

Nessuno ha avuto pietà per l'olgettina d'Italia. Ci si può ancora commuovere, dopo più di un secolo, per Lawrence d'Arabia e il "corpo speciale" della British Intelligence, ma nessuno si è commosso per la signora Imane Fadil e il "corpo speciale" delle Olgettine.

pagine 16 e 17 con articoli di DE RICCARDIS, DE VITO e DUSI



Imane Fadil



La Scala | Sauditi se ne vanno
E' in arrivo uno sponsor italiano
ALBERTO MATTIOLI — PP. 23 E 26

Tuttosalute | A scuola di ibernazione
dagli animali per i viaggi nello spazio
LUIGI GRASSIA — IN TUTTOSALUTE



Ricerca | Un tour in trenta tappe
per farvi innamorare della scienza
ELENA CATTANEO — P. 23



LA STAMPA

MARTEDÌ 19 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 77 | IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB - TO | www.lastampa.it

G.N.

GRANDI OPERE

AL CAPOLINEA LE RENDITE DI POSIZIONE

TEODORO CHIARELLI

«Siamo qui per risolvere i problemi». Mancano 9,5 chilometri per concludere l'autostrada Asti Cuneo i cui lavori sono inopinatamente fermi da sette anni? Giuseppe Conte piomba a Cherasco, tocca con mano il nastro di asfalto che si perde nel nulla della campagna e sentenza che il cantiere riaprirà con l'estate. Accompagnato da un risparmio per lo Stato, e quindi per i cittadini, di ben 213 milioni rispetto al progetto, impantanato, dell'allora ministro Pd Graziano Delrio.

Il movimentismo di un premier stile Harvey Keitel in Pulp Fiction («Sono Mr Wolf, risolvo problemi») come paradigma dell'azione di governo sul fronte delle infrastrutture. Metafora che dovrebbe aver trovato la sua sublimazione nel vertice sblocca-cantieri di ieri sera a Palazzo Chigi fra lo stesso Conte, Danilo Toninelli e Giovanni Tria.

A Cherasco e Cuneo Conte è andato a placare le ansie di una comunità locale che da troppi anni attende di essere considerata dai politici di turno. Un angolo d'Italia che esporta beni per 7 miliardi, ma deve subire il passaggio sulle strade provinciali e nel centro dei paesi, in un'area patrimonio dell'Unesco, di 5 mila Tir al giorno, con un danno economico di almeno 100 milioni di euro l'anno.

Se la soluzione prospettata da Conte e dal ministro delle Infrastrutture Toninelli sarà realizzata e non resterà confinata nel novero delle pie intenzioni o, peggio, nel cesto delle balie, si può convenire che siamo di fronte all'uovo di Colombo.

CONTINUA A PAGINA 23

TENSIONE NEL GOVERNO

Riparte la Asti-Cuneo ma è ancora scontro sulla sblocca cantieri

LA MATTINA E ROSSI — PP. 4 E 5

Ong italiana salva 49 migranti Il Viminale "Porti chiusi"

Nave dell'Ong italiana Mediterranea salva 49 migranti al largo della Libia, a bordo anche 12 minori. Lo stop del Viminale: «Porti chiusi».

ALBANESE E GRIGNETTI — P. 7



Il gommoni soccorso al largo della Libia in un'immagine diffusa da Mediterranean Saving Humans

CADUTO IN UN'IMBOSCATA, SI ERA ARRUOLATO CON LE FORZE CURDE IN SIRIA

Ucciso dall'Isis il fiorentino volontario contro la jihad

L'ultima intervista: è una guerra di civiltà, fiero di essere qui a battermi

FRANCESCO SEMPRINI
TELL TAMER (SIRIA)

«Mi chiamo Heval Tekosher, sono di Firenze e da un anno e mezzo combatto per la causa del Rojava».

CONTINUA A PAGINA 3

PAURA IN OLANDA, ARRESTATO IL KILLER

Utrecht, fa fuoco sul tram: 3 vittime Non è esclusa la pista terroristica

FRANCESCA PACI — P. 11

BUONGIORNO

#MiaoToo

MATTIA
FELTRI

Shane Dawson ha affidato la sua memoria difensiva a ben sette post su Twitter: non ho mai avuto rapporti sessuali col mio gatto, lo giuro. Per dissipare ogni dubbio, ha ulteriormente precisato: non ho mai eiaculato sul mio gatto, e non ho mai messo il mio c...oso neanche nelle vicinanze del mio gatto. Ora vediamo come il Tribunale del Popolo Interconnesso valuterà la dichiarazione di non colpevolezza. Nel frattempo vi spieghiamo chi è Shane Dawson. È uno youtuber americano, genere comico, uno di quei ragazzetti che registrano video su YouTube, dicono scemenze e piacciono tanto ai nostri figli. Shane piace particolarmente: ha 28 milioni di iscritti ai suoi canali. Ora si è guadagnato un'ipotesi di presentabilità, ma talvolta dagli sca- vi di internet saltano fuori vecchi video, luminosi come la

Rivelazione. E in questo vecchio video il nostro Shane confidava fino al più intimo dettaglio, avvalendosi del supporto di disegni, delle sue notti di fuoco col gatto (fra l'altro Shane ne ha tre, non abbiamo capito chi fosse il prediletto). Beh, gli hanno creduto. Hanno creduto veramente che se la spassasse col gatto. Gli hanno dato del porco, del pervertito, lo hanno denunciato alla Protezione animali, gli hanno augurato l'ergastolo, la morte. Era solo umorismo, ha detto Shane genuflesso, e davvero un pessimo umorismo, ma sono tanto cambiato, credetemi. Ecco, questo è il mondo in cui ci è dato di vivere, un mondo che in vent'anni è passato da Bill Clinton - non ho mai avuto rapporti sessuali con quella donna - a Shane Dawson - non ho mai avuto rapporti sessuali con quel gatto. —

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

SUSTENIUM
Multivitaminico
3 FASI

100 integratori alimentari a base vegetale, come sostituto di una buona notte, equilibrata e di una vita di stile sano.

STAMPA PLUS ST+

AFRICA

MARIA ROSA TOMASELLO

Il ciclone Idai fa strage in Mozambico Si temono 1000 morti

P. 12



PERSONAGGIO

NICCOLÒ ZANCAN

Il campione di memoria "Mi aiutano Diabolik e Garfield"

P. 15



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Armo, finita la fuga dei "fratelli cinghiali" che vivevano nei boschi

P. 27

LIDIA CATALANO

Torino, cuochi solidali a lezione dagli chef stellati

P. 27





La Nazionale vestirà Armani fino al 2022

Il ct Mancini: Ora siamo eleganti, speriamo di essere anche vincenti
Gibellino
in **MF**



Mediaset pensa a una fiction su Marchionne

L'ipotesi è allo studio di Taodue, società di produzione del Biscione
Mondellini
a pagina 13

Anno XXX n. 055

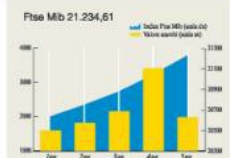
Martedì 19 Marzo 2019

€2,00 *Classeditori*



Con MF Allegato for Fiction n. 50 a € 5,00 (B 7,00 + € 5,00) - Con MF Allegato for Living n. 40 a € 5,00 (B 7,00 + € 5,00)

Spedizione in A.P. art. 1, 1, 1 L. 480, D33 Milano - G.R. 2.40 - C.R. 430 Firenze € 3,00



BORSA +0,90% 1€ = \$1,1349

BORSE ESTERE		
Dow Jones	29.999	▲
Nasdaq	7.712	▲
Tokyo	21.585	▲
Frankfurt	11.857	▲
Zurigo	8.487	▲
Londra	7.399	▲
Parigi	5.413	▲
VALUTE-RENDIMENTI		
Euro-Dollaro	1,1349	▲
Euro-Sterlina	0,8088	▲
Hedley 100 MFI	7.351	▲
FUTURE		
Euro-Btp	129,13	▼
Euro-Bund	166,28	▼
US T-Bond	140,84	▼
Ftse Mib	30,484	▼
S&P500 Cme	2.834	▼

FOCUS OGGI
In attesa della Sampdoria Viali entra in Sunrise Sports
L'ex calciatore chiamato nel cda della società londinese, che potrebbe essere utilizzata per un'acquisizione.
Mondellini a pagina 13

IL ROMPI SPREAD
Tomellini parla dei benefici dell'auto elettrica, guidando la sua nuova auto diesel. È a questo punto l'accusa non ha più niente da aggiungere!

MAXI-FUSIONE POTREBBE VENDERE DWS AD ALLIANZ PER FINANZIARE IL MATRIMONIO CON COMMERZBANK

Deutsche fa cassa per le nozze

La cessione della società di asset management potrebbe fruttare 5 miliardi. Scelti gli advisor per il merger: Citi, Rothschild e Goldman Sachs. Aiuti di Stato, oggi la sentenza Ue sul caso Tercas

(Bertolino e Ninfale a pagina 2)

IL RENDIMENTO DEL TITOLO DECENNALE CALA AL 2,44% E LO SPREAD CON IL BUND SI RESTRINGE A 234 PUNTI BASE

Sollievo Italia, tassi Btp ai minimi da maggio

Piazza Affari miglior borsa d'Europa: guadagna quasi l'1% grazie alla ripresa dei bancari

(Campo a pagina 15)

UBI BANCA
Bergamaschi e bresciani trovano intesa sul nuovo cda
(Gualtieri a pagina 8)

IPO
In aprile Nexi punterà a valutazione di 7 miliardi
(Valentini a pagina 3)

RICICLAGGIO
Ing Italia indagata, stop a nuovi conti online
(Franzini a pagina 9)

SALVATAGGIO
Il dietrofront di easyJet complica il piano Alitalia
(Palumbo a pagina 11)

Amadori
Passione di famiglia

Qualità 10+
Pollo allevato a terra senza uso di antibiotici.

Quando cucinate per chi ama, scegliete il massimo. Ci siamo ispirati a voi per portare sulle vostre tavole il massimo della nostra qualità. Nasce così Qualità 10+.

ci siamo ispirati a voi il

Scopri di più QUI.

Confetra: si discute del Rapporto ITF OCSE 2018 su Impatti delle alleanze tra Shipping Lines e supply chain logistica

(FERPRESS) - Roma, 18 MAR - Si è svolto oggi in Confetra il Seminario promosso dalla Confederazione per discutere degli esiti del Rapporto ITF OCSE 2018 su Impatti delle alleanze tra Shipping Lines e supply chain logistica. Lo si apprende da una nota dell'organizzazione. Oltre a Olaf Merk, responsabile dell'ITF ed estensore dello Studio, era presente Lamia Kerdjoudj Belkaid, segretaria generale di Feport, l'Associazione Europea dei terminalisti portuali. "Abbiamo messo a disposizione dell'intero cluster marittimo portuale e logistico italiano una importante occasione di incontro su un tema sempre più attuale per lo sviluppo futuro delle nostre attività. Siamo davvero soddisfatti di aver messo attorno allo stesso tavolo spedizionieri, armatori, agenti marittimi, autotrasportatori, terminalisti, doganalisti, operatori del cargo ferroviario, Presidenti di AdSP, rappresentanze del mondo del lavoro e dei Servizi Tecnico Nautici, per far decollare - anche in Italia - il confronto su come tenere in equilibrio le esigenze di razionalizzazione del trasporto marittimo con quelle di tutela - soprattutto nelle attività logistiche inland - della competizione e del libero mercato tra imprese diverse e protagoniste dei tanti segmenti specialistici della supply chain logistica" ha dichiarato il vice presidente Marco Conforti di Confetra, membro del board di Feport. "Nella consultazione svolta dalla DG Competition, Confetra si è espressa per il NO alla proroga delle esenzioni dalla normativa Antitrust europea per le Shipping Line, in scadenza tra un anno, se non accompagnata da una serie di "condizioni" che evitino poi il riprodursi di oligopoli e cartelli anche nelle attività logistiche che vanno dalla nave alla consegna al destinatario finale della merce - ha introdotto così i lavori il presidente della Confetra Nereo Marcucci. Sulla rotta Far East - West, il 95% dei volumi viene trasportato da vettori aderenti a tre "Alleanze" armatoriali. Ed è chiaro che se tale dinamica dovesse poi riprodursi "a terra", sarebbe la fine del pluralismo industriale nel mercato della contract logistic". All'incontro sono intervenuti, tra gli altri, Daniele Rossi, Presidente di **Assoport**, i Presidenti delle AdSP Pino Musolino e Pietro Spirito, Silvia Moretto, Presidente Fedespedi, Luca Sisto, DG Confitarma, Gian Enzo Duci, Presidente Agenti Marittimi, Gianpaolo Botta, DG Spediporto, i vertici di CGIL, CISL E UIL delle Federazioni porti e logistica, i Vice Presidenti Confederali Guido Nicolini, Marco Conforti e Pietro Vavassori. [/dc]

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a navigation bar with links like HOME, INFO, L'AGENZIA, REGIONI E TEMI, TUTTE LE NOTIZIE, PUBBLICITÀ E ADVERTISING, SU SPEDICI, TERMINI, and RENDICONTI NAZIONALI. The main content area features a headline about the ITF OCSE 2018 report and its impact on shipping alliances. The sidebar on the right contains a section titled 'LA RETE DEGLI INTERPORTI ITALIANI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE' and a 'DAILYLETTER' subscription form. The footer includes logos for ANAV and ASSOFERR, and a note about reproduction rights.

Confronto in Confetra sull' impatto delle alleanze armatoriali sulla filiera logistica

Conforti: è stata un' importante occasione di incontro su un tema sempre più attuale per lo sviluppo futuro delle nostre attività. Oggi in Confetra si è tenuto un seminario promosso dalla Confederazione per discutere degli esiti del rapporto ITF OCSE 2018 sugli impatti delle alleanze tra le compagnie di navigazione sulla supply chain logistica (del 2 novembre 2018), incontro al quale hanno partecipato Olaf Merk, responsabile dell' ITF ed estensore dello studio, e Lamia Kerdjoudj Belkaid, segretaria generale di Feport, l' associazione Europea dei terminalisti portuali. Specificando che «nella consultazione svolta dalla Direzione Generale Competition, Confetra si è espressa per il no alla proroga delle esenzioni dalla normativa antitrust europea per le shipping line, in scadenza tra un anno, se non accompagnata da una serie di "condizioni" che evitino poi il riprodursi di oligopoli e cartelli anche nelle attività logistiche che vanno dalla nave alla consegna al destinatario finale della merce», il presidente della Confetra, Nereo Marcucci, ha ricordato inoltre che «sulla rotta Far East-West il 95% dei volumi viene trasportato da vettori aderenti a tre "alleanze" armatoriali» e - ha constatato - «è chiaro che se tale dinamica dovesse poi riprodursi "a terra" sarebbe la fine del pluralismo industriale nel mercato della contract logistic». Al seminario sono intervenuti anche, tra gli altri, Daniele Rossi, presidente di Assoport, i presidenti delle AdSP dell' Adriatico Settentrionale e Tirreno Centrale, Pino Musolino e Pietro Spirito, Silvia Moretto, presidente di Fedespedit, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, i vertici di Cgil, Cisl e Uil delle Federazioni porti e logistica, e i vice presidenti di Confetra, Guido Nicolini, Marco Conforti e Pietro Vavassori. Commentando l' esito del confronto, il vice presidente di Confetra, Marco Conforti, membro del board di Feport, ha posto in evidenza che oggi è stata messa a disposizione dell' intero cluster marittimo portuale e logistico italiano «una importante occasione di incontro su un tema sempre più attuale per lo sviluppo futuro delle nostre attività. Siamo davvero soddisfatti - ha precisato - di aver messo attorno allo stesso tavolo spedizionieri, armatori, agenti marittimi, autotrasportatori, terminalisti, doganalisti, operatori del cargo ferroviario, presidenti di AdSP, rappresentanze del mondo del lavoro e dei servizi tecnico nautici, per far decollare, anche in Italia, il confronto su come tenere in equilibrio le esigenze di razionalizzazione del trasporto marittimo con quelle di tutela, soprattutto nelle attività logistiche inland, della competizione e del libero mercato tra imprese diverse e protagoniste dei tanti segmenti specialistici della supply chain logistica».



Strategie di attracco

In Italia la parola porto è ormai evocata soltanto in riferimento ai migranti e alle chiusure del governo, ma gli scali marittimi vincono la sfida con il futuro aprendosi. Viaggio lungo le banchine più importanti di Italia (a Trieste) e d'Europa (a Rotterdam)

A volte per progettare il futuro bisogna partire dal passato. Trieste, il più grande porto d'Italia, lo fa, tornando al 18 marzo 1719. Perché è esattamente in quel giorno che Carlo VI d'Asburgo istituì il Porto Franco. Sono passati 300 anni; Trieste è stata, anche grazie all'illuminata Maria Teresa, il glorioso porto dell'Impero austro-ungarico, e ora è qui, magica e quasi addormentata. Perché ripartire dal 1719? «Perché, in un momento in cui il mondo sembra chiudersi su se stesso, è importante guardare al passato e all'audacia di una decisione così moderna», spiega a IL Zeno D'Agostino, presidente del Porto di Trieste. «Nel 1719, quando ancora si pagava un dazio per andare dalla campagna alla città, il Porto Franco ha significato apertura, sogni, progresso. Ha aperto la città dal punto di vista economico, sociale e religioso. Perché non riprovarci adesso?». D'Agostino pensa al mondo come una grande mappa piena di opportunità. Del resto, è presidente di **Assoporti**, e da qualche mese anche vice-presidente di Espo, European Sea Ports Organization. Con un entusiasmo si spera contagioso. «È il momento di andare oltre l'idea degli Stati nazione e del protezionismo, bisogna puntare sulle interconnessioni: lo dice uno studioso che cito sempre, Parag Khanna, quarantenne stratega geopolitico, nel suo acuto Connectography». Lei parla spesso di una nuova Via della Seta «Sì, perché oggi l'Oriente si apre. E perché la scelta cinese di investire nel Pireo ha spostato il baricentro della portualità da Amburgo all'Adriatico. Il Sud Europa può dunque avere un ruolo cruciale nel nuovo traffico merci. E i cinesi sono molto interessati a investire». Lei viaggia molto per i porti del mondo: uno, in particolare, che l'ha colpita? «Sarebbe facile rispondere Rotterdam, Shanghai, o Singapore. Invece dico Duisburg, che tra l'altro non è sul mare: perché l'ex zona industriale della Ruhr ha saputo reinventarsi, dagli anni Novanta, ed è ora l'inland per i porti del Nord Europa, da Rotterdam ad Anversa. Agendo sull'esistente, senza seguire logiche di mega progetti come a Dubai. È quello che io vorrei per Trieste». Intanto anche nel golfo i nuovi progetti sono partiti. «FREEeste, la nuova free zone industriale», spiega: «300mila metri quadri, logistica e stoccaggio in punto franco, ferrovia e terminal intermodale e collegamento diretto con l'autostrada. E poi la nuova stazione ferroviaria di Campo Marzio». E ovviamente si celebra il 1719 con un anno di eventi: anche con una tazza da collezione di Illy, l'impero del caffè, che qui nel golfo è nato ed è rimasto. Da Trieste volo a Rotterdam, il porto più importante d'Europa, che guarda al futuro. «Soprattutto alle nuove scommesse: la digitalizzazione e la transizione energetica, per diventare un bio-port», spiega a IL Tie Schellekens, della Port Authority. Il punto di forza è lo spingersi sempre più in là, anche geograficamente: ora, alla fine dei 45 chilometri di porto, c'è una terra nuova affacciata sul Mare del Nord, Tweede Maasvlakte, fatta di reclaimed land con quintali di sabbia, con sofisticati impianti di stoccaggio, terminal, navi e container. Intanto, che cosa succede nel vecchio porto? Qui la Port Authority, disegnata dall'archistar Norman Foster, è a fianco dell'edificio Jugendstil che ospitava la Rotterdam America Line e che ora è un piccolo design hotel. Da questo molo sono partiti milioni di europei in cerca di fortuna verso New York (perché anche gli europei sono da sempre migranti, ed è giusto non dimenticarlo). Ma soprattutto qui si sogna di nuovo il futuro. Ad esempio, sta sorgendo un solar park galleggiante: «3.770 pannelli solari sull'acqua, uno spettacolo da installazione d'arte; ma produrranno davvero energia, per 300 famiglie», spiega Vincent van Zon, che segue il progetto con le sue agenzie Mothership e Sunny Site Up. «L'acqua noi olandesi la conosciamo bene: come gestirla, come usarla, come non farsi sommergere. E forse per questo, accanto al nostro solar field, arriveranno anche i nuovi headquarters del Global Forum on Adaptation, tra i cui supporter c'è Bill Gates». Un Paese che da secoli si difende con le dighe e che immagina un futuro galleggiante. Ed ecosostenibile. Sempre nel porto, proprio ora si inaugura una floating farm. «È una fattoria galleggiante, pensate: mucche sull'acqua», racconta Peter van Wingerden, a capo di una compagnia davvero visionaria, Beladon. «Seguirà una vegetable and chicken farm.



Intanto stiamo girando il mondo per raccontare il nostro eco-progetto». Avere una visione e provare a realizzarla: i porti insegnano a guardare oltre.

PCI su interdizioni porto di Livorno

Non è un caso se il polverone che si è alzato sul porto di Livorno sia avvenuto proprio sul traffico dei ro ro, in cui l'Italia è la nazione con la maggior quota di traffico a livello mondiale e lo scalo labronico è il primo in Italia per tale traffico. In questi anni grazie alla guerra economica e speculativa che si è scatenata a mare, gli armatori scaricano sui porti, e quindi sul lavoro portuale, i costi e i mancati profitti del loro core business, ricordiamo che Grimaldi è fra chi pensa che i porti non devono guadagnare, con tale tendenza si è modificata la composizione strutturale della filiera che trovava nel 84/94 il suo fondamento legislativo, con la discesa a terra degli armatori e dei fondi di investimento che comprandosi terminal di fatto stanno privatizzando i porti. Da questo contesto bisogna partire se si vuole capire quello che accade sulle banchine livornesi, la mancanza di spazi retro banchina che dovrebbero essere generati dalla costruzione della darsena Europa, e l'acquisizione da parte della toremar/moby di Itm autostrade del mare, e quella di sintermar dove all'interno del border vie è anche Grimaldi, essendo da prg quelli gli spazi adibiti alla movimentazione dei ro-ro, ha fatto sì che gli accosti pubblici 14e/g/f in radice alla darsena toscana diventassero preziosi nelle dinamiche di mercato interne al porto di Livorno. E' evidente che per ragioni di spazio che ognuno tiene per i propri traffici e di concorrenza in termini di costi, che vi è un'utilizzazione privatistica della concessione, usata come arma nella guerra commerciale in atto, questo a differenza di quello che accade negli aeroporti in cui le compagnie di volo non possono comprarsi o gestire gli scali, che rimangono pubblici. Quello che ci interessa sottolineare nel caso delle interdizioni, al di là delle vicende giudiziarie, o interpretative della legge, sul come e con quali modalità debbano essere gestiti gli accosti pubblici, è il retroterra culturale sul quale tali vicende poggiano, negli ultimi trent'anni abbiamo assistito al dispiegamento dell'ideologia capitalista per cui solo il privato genera lavoro, e quindi tutto: risorse economiche e leggi devono essere messe a disposizione del mercato e del iniziativa privata che è diventata così il perno sul quale tutto ruota, emblematiche in questi giorni sono state le dichiarazioni del nuovo presidente di **assoporti**: quando afferma che le autorità portuali sono mediatrici di interessi che si districano fra il rispetto delle leggi e la capacità di non perdere traffici, e come se non bastasse aggiunge il punto sostanziale è un altro, bisogna riuscire ad adeguare le leggi perché riescano a marciare alla velocità delle dinamiche di mercato. Siamo convinti anche noi che il retro pensiero culturale con cui si sono mossi i vertici dell'autorità portuale, ma più in generale i funzionari pubblici, siano orientati nell'attuazione delle loro funzioni proprio da tale ideologia così come afferma il presidente di **assoporti**, ma è proprio su questo piano culturale e da questa prospettiva che derivano le distorsioni e le contorsioni a cui assistiamo continuamente. Come Partito Comunista Italiano siamo convinti che sia necessario intraprendere una lunga e continua azione culturale per portare la collettività, i cittadini ed i lavoratori al centro delle logiche delle leggi e delle istituzioni, abbiamo bisogno di riportare al centro dei nostri pensieri l'uomo il cittadino ed introno costruire un mondo a sua misura, crediamo che sia necessario inaugurare un nuovo umanesimo non velleitario fondato sugli interessi dei molti, e che questo non potrà che non passare da una nuova stagione di lotte di classe, di conflitti sociali, per l'emancipazione ed il progresso della società. Direttivo Partito Comunista Italiano



INFRASTRUTTURE

Porti, Trieste punta sui treni dall' Austria

L' Autorità di sistema ha siglato memorandum con Obb-Infra e Rail Cargo

Raoul de Forcade - In attesa del memorandum of understanding da firmare con i cinesi di Cccc, al momento in standby, in attesa degli sviluppi politici legati alla più ampia intesa tra Italia e Cina, il porto di Trieste torna, per così dire, all' antico e si rivolge all' Austria. Ieri, proprio nel giorno in cui ricorrevano i 300 anni dell' istituzione del porto franco triestino, da parte dell' imperatore Carlo VI, l' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico orientale ha siglato due intese con le ferrovie austriache. Il primo memorandum è con Obb-Infra e il suo omologo italiano Rfi; il secondo con Rail Cargo Austria, impresa ferroviaria sempre del gruppo Obb, guidato da Andreas Mattha.

Il primo accordo, spiega il presidente dell' Adsp, Zeno D' Agostino, «punta a mettere in campo, soprattutto per quanto riguarda il corridoio del Tarvisio, un' analisi dell' incrocio tra domanda e offerta dove l' espressione della prima è il **sistema portuale** e i rappresentanti dell' offerta sono i due grandi gestori delle infrastrutture. Su quel corridoio c' è la parte italiana e la parte austriaca: vogliamo fare un ragionamento per capire come possono essere armonizzate le cose, dal punto di vista della pianificazione».

Il secondo memorandum, prosegue D' Agostino, «è con Rail cargo Austria, che è ormai la prima impresa ferroviaria del porto di Trieste. Quest' anno ha movimentato circa 3mila treni e voleva avere un accordo strutturato con l' Adsp. Anche in questo caso vogliamo incrociare la capacità del porto e le esigenze di Rail Cargo, portando avanti una pianificazione comune.

Il ragionamento, tra l' altro, non vale solo per Trieste ma per tutto il **sistema**, cioè Monfalcone, Interporto Ferneti, Villa Opicina e Cervignano. Rail Cargo Austria è, poi, leader in Ue anche come gestore di terminal; e nell' accordo c' è un accenno su ipotesi di partenariato nella gestione di infrastrutture ferroviarie in Austria o in Ungheria, dove loro sono ben posizionati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



il dibattito a udine

L'interesse cinese divide gli industriali fra paure friulane e ottimismo triestino

TRIESTE. Le associazioni degli industriali di Udine, Pordenone e della Venezia Giulia prepareranno un dossier con tutti i nodi e le loro possibili soluzioni sul tema degli investimenti cinesi sul Porto di Trieste da sottoporre e discutere quanto prima in un tavolo comune con il presidente dell'Autorità di sistema **portuale** del Mare Adriatico orientale Zeno D'Agostino.

Questo in sintesi l'esito che seguirà all'incontro di ieri fra l'assessore regionale alle Attività produttive Sergio Emidio Bini e i vertici delle associazioni degli industriali, a Udine: la presidente di Confindustria Udine Anna Mareschi Danieli, il presidente di Pordenone Michelangelo Agrusti, il presidente di Confindustria Venezia Giulia Sergio Razeto e per Confindustria Fvg il direttore Massimiliano Ciarrocchi. Bini nel corso dell'incontro ha definito lo sviluppo del porto di Trieste «una grossa opportunità per tutta la regione, un'opportunità - ha però precisato - i cui contorni vanno condivisi con tutti gli attori ed è per questo auspicabile che si crei una squadra in grado di apportare un contributo puntuale».

Le maggiori perplessità sono state espresse dal presidente di Pordenone Agrusti: «Riteniamo positivo il fatto che la Regione abbia incontrato le categorie economiche del territorio sul tema della Via della Seta perché una parte delle scelte avrà ricaduta positiva o negativa diretta sulle nostre imprese a seconda dell'approccio. Noi abbiamo manifestato tutte le nostre preoccupazioni partendo dalla non conoscenza del protocollo che si vuole sottoscrivere per quanto riguarda il Porto di Trieste, la parte ferroviaria, l'area doganale e logistica. Di fronte a questa situazione opaca dal punto di vista della conoscenza abbiamo messo dei paletti: siamo interessati al mercato cinese ma in condizioni di assoluta reciprocità. Se non c'è reciprocità ci troviamo di fronte a una situazione di tipo

predatorio». In linea con Pordenone anche la presidente di Confindustria Udine, Anna Mareschi Danieli, che pone l'accento sul «deficit informativo»: «Non avendo in mano il testo dell'accordo, abbiamo letto solo quello del Memorandum of understanding (Mou) che gira in rete, il quale non pone regole precise e si occupa di una cornice di strategia: il Mou va benissimo per noi, mentre l'accordo in cui si trattano le concessioni demaniali non sappiamo cosa contiene e questo ci preoccupa». Nessuna preclusione agli investimenti per la leader degli industriali di Udine, ma attenzione a quelli di Paesi che non si muovono nel mercato con regole

le dell'Ue. «Non solo accettiamo gli investimenti esteri, ma ringraziamo chi riesce a credere in questo Paese nonostante i deficit competitivi che l'investimento comporta: nel caso della Cina parliamo però di un Paese che vuole investire senza solitamente rispettare le regole comunitarie. Questo per noi va regolamentato in modo molto stringente e con una visione temporale ampia», ha precisato Mares

chi Danieli. Al termine dell'incontro il presidente Razeto ha stemperato alcune delle questioni dibattute. «È stato un tavolo molto positivo, ci siamo scambiati i singoli pareri mettendo a confronto anche qualche legittima divergenza ma raggiungendo un'univocità nelle conclusioni. A mio avviso - ha rilevato Razeto - i timori esposti sono stati eccessivi anche se la Via della Seta è un elemento da trattare sicuramente con attenzione. In primis è una grandissima opportunità per tutt

a l'Italia. L'interesse cinese alla piattaforma logistica del porto di Trieste è controllato perché si tratta di concessioni demaniali per la parte **portuale** che sono sottoposte a regole nazionali e europee. Anche il Punto franco è un'area extradoganale ma non extraterritoriale e dunque per esso valgono tutte le regole, anche fiscali, italiane e europee. I rischi - ha concluso Razeto - di "eccessiva libertà cinese" saranno quindi scongiurati dalle norme». --



Il Piccolo
Trieste

«Il porto sta decollando non si torni indietro»

«Nessun maggior dolore che ricordarsi del tempo felice nella miseria», scriveva Dante Alighieri nella Divina Commedia. Alcuni, da settimane, stanno interpretando liberamente questo passaggio, dimostrandosi inconsolabili nostalgici d' un immobilismo patologico che, per anni, ha tenuto in catene il Porto di Trieste.

Il Porto è uscito, finalmente, dalle sabbie mobili della paralisi amministrativa e politica e si appresta a interpretare un ruolo centrale nello scacchiere internazionale della geopolitica. La partita non è dell' **Autorità portuale** in solitaria, ma del sistema Italia. Per anni, abbiamo detto no a qualsiasi ipotesi di crescita (nel solco del proverbiale no se pol) per paura, incapacità o, forse, in ossequio a logiche non sempre collimanti con gli interessi reali della comunità.

Credo sia necessario mettere a fuoco alcuni punti. Il primo: a noi devono stare a cuore gli interessi di Trieste, del Fvg, dell' Italia e di un' area più vasta. È doveroso approfondire progetti e proposte. È necessario capire quali siano gli obiettivi degli investitori e sapere con chi si sta trattando. Però, ricordiamoci che spetta a noi, triestini e italiani, valutare e decidere. Non possiamo permettere che generiche dichiarazioni estere ci destabilizzino. Non possiamo rassegnarci all' idea di consegnarci all' inerzia.

Secondo aspetto: nessuno ha dimenticato i maldestri tentativi di svendere il porto di Trieste a Capodistria, quasi che qualcuno volesse affondare ogni prospettiva di rilancio della città.

Terzo elemento, decisivo: l' improvviso interesse di un' Ue a guida franco-tedesca deve essere analizzata con attenzione. Sbarrare la porta al decollo di Trieste consentirebbe di spostare l' asse della Via della seta verso il Tirreno, favorendo quindi la Francia, o verso Rotterdam?

C' è una grande sfida globale da vincere, siamo tornati al centro del dibattito mondiale. Trieste, ora, deve riappropriarsi del suo spazio nel dibattito nazionale ed europeo, da cui siamo stati esclusi, anche per nostre responsabilità, per anni. Servono coraggio e una politica che torni a misurarsi con lungimiranza e visione. Serve capire che ora l' Italia è esclusa da molte reti europee. Serve maturità: il Porto di Trieste non è riserva di caccia della città, è un' opportunità straordinaria per il Fvg e per il Veneto. Sacrificare un' opportunità storica sull' altare della paura è uno scenario talmente deprimente che non lo possiamo neanche considerare.

Ci sono rischi reali? Certo, ma nel recente passato abbiamo già esplorato frontiere ardite dell' autolesionismo. Trieste e l' Italia hanno rapporti consolidati e solidi con gli Stati Uniti e devono continuare a coltivarli. Spetta a noi spiegare come e perché la Cina rappresenti un partner commerciale prezioso, da valutare per quello che è. Nessuno vuole svendere il Porto, ma deve essere chiaro che nessuno può trasformarlo in un museo a cielo aperto. Rinunciare a una sfida per paura sarebbe il vero fallimento. Infine, mi sembra ci si lasci suggestionare da ipotesi allarmistiche: i cinesi non vanno sottovalutati ma sono già nei nostri porti, inseriti nel tessuto produttivo di tutta Europa. Fare affari con la Cina non implica scelte di campo esclusive, ma nemmeno scelte rivoluzionarie rispetto a quanto già avviene da molti anni ovunque in Europa.

*assessore regionale al Lavoro, Istruzione, Ricerca, Università e Famiglia.



Fedriga e la Via della Seta «È una grande opportunità, la penso come Salvini e non sono in rotta con Zaia»

Il governatore del Fvg: «Dire no a priori è sbagliato»

TRIESTE Nessuna svendita del porto di Trieste, nessuna colonizzazione cinese.

Casomai, si tratta di una ghiotta opportunità per l'Italia, oltre che per il Fvg e Trieste. Sono comunque legittimi i timori da parte di diversi settori politici ed economici. Per questo ogni dettaglio dovrà essere calibrato prima di chiudere l'accordo per evitare il rischio di svendita della sovranità nazionale. Il governatore del Fvg, Massimiliano Fedriga, getta acqua sul fuoco delle polemiche, anche quelle che lo vorrebbero in rotta di collisione con il collega veneto, Luca Zaia che, invece, invita a riflettere sulla concreta possibilità che la firma del memorandum of understanding tra Roma e Pechino spalanchi le porte alla colonizzazione cinese.

Presidente Fedriga, il suo collega Zaia boccia senza appello l'intesa con Pechino sulla via della seta e parla addirittura della necessità di creare anticorpi contro l'invasione. Come ribatte?

«Mah, credo si tratti di legittime preoccupazioni che vanno discusse senza veti aprioristici. È chiaro che la possibile intesa con i cinesi dovrà garantire che il pallino resti in mani nostre. Ritengo che questa posizione sia in perfetta linea con quella del segretario Salvini».

Quindi nessuna spaccatura interna alla Lega con conseguente rischio di qualche scricchiolio all'interno del patto politico del Nordest?

«Esattamente, si tratta di normali discussioni quando c'è da affrontare e risolvere temi di questa portata. Il patto è vivo e vegeto, con Luca mi sento spesso anche se su questo tema specifico non ci siamo ancora confrontati. Su questa vicenda non ci possono essere favorevoli e contrari a priori. Stiamo infatti affrontando una sfida nuova, che genera legittime precauzioni».

Ad esempio quali?

«Cito una per tutte: l'iter dovrà seguire le normative italiane ed europee».

Già, ma il presidente dell'**autorità portuale** di Trieste, Zeno D'Agostino, al proposito si dice - citiamo - moltissimo stupito degli altolà di Bruxelles.

«Vorrei ricordare che questo progetto è stato avallato dalla Comunità europea. Progetto che, appunto, prevede che i cinesi debbano sottostare alle nostre normative e a quelle europee. Lo sottolineo: questa è una partita importantissima che andrà giocata con molta intelligenza. Aggiungo che quello di Trieste è, se non erro, uno dei due unici scali italiani interamente pubblici. E tale rimarrà».

È una riposta anche ai mali di pancia e ai dubbi di diversi industriali del Fvg?

«Non pensavo a questo, ma approfitto per ribadire che quella che ci è stata prefigurata è un'opportunità gigantesca per l'intero Paese».

Sempre D'Agostino ha affermato che sente un sacco di inesattezze e che qualcuno è evidentemente in malafede...

«Sulle presunte inesattezze commento soltanto che si tratta sempre di posizioni figlie dei tanti dubbi che vanno chiariti. Quanto alla malafede, non riguarda sicuramente l'Italia, ma forse qualche Paese europeo preoccupato che parte dei traffici economico-commerciali siano spostati sull'asse italiano».

Presidente, lei comunque è di fatto favorevole all'intesa.

Ci dica la ragione principale.

«Che se il progetto di intesa con Pechino dovesse essere bocciato rischieremmo di essere completamente bypassati



a favore di altri Paesi del Nord Europa. Non credo che una simile ipotesi farebbe il bene dell' Italia. E poi non dimentichiamoci che, ad esempio, il porto di Rotterdam ha da tempo un azionariato cinese».

Oltre ai dubbi «nostrani» e a quelli europei, non vanno sottaciuti neppure quelli di Washington...

«In questi giorni ho avuto modo di ripetere che la parte più delicata, sulla quale concordo con il presidente Trump, concerne le telecomunicazioni. Sì, qui condivido pure le preoccupazioni. Va infatti precisato che si tratta di asset strategici che dovranno continuare ad avere il marchio italiano vista la delicatezza dell' accesso ai dati personali».

La Nuova di Venezia e Mestre

Trieste

il futuro dei porti

L' Austria punta su Trieste «Crescerà l' interscambio»

Alle cerimonie per i 300 anni il vicepresidente della Camera Federale austriaca dell' Ecocomia ha annunciato l' investimento nei trasporti

TRIESTE. «Vogliamo investire maggiormente nell' asse adriatico-baltico, migliorare i collegamenti ferroviari tra Austria, Carinzia e Friuli Venezia Giulia». Lo ha detto il vicepresidente della Camera Federale austriaca dell' Ecomomia, Jurgen Roth, intervenendo al convegno «Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto Franco» che ha aperto le celebrazioni per la "istituzione" del Porto Franco, ricordando gli stretti legami tra Austria e Italia che hanno raggiunto un interscambio nel 2018 che ha sfiorato i 20 miliardi di euro (+5, 6%). L' export austriaco in Italia, ha ricordato Roth, «è cresciuto del 4, 7 per cento, raggiungendo i 9, 8 miliardi di euro; l' export italiano in Austria raggiunge i 9, 9 miliardi di euro. L' Italia è il nostro secondo partner commerciale dopo la Germania e anche il volume commerciale tra Fvg e Austria vanta buoni risultati».

In tutto questo il passato e il presente del porto di Trieste si intrecciano. «Dalla lungimiranza dell' imperatore Carlo VI che istituì il Porto Franco il 18 marzo 1719», è stato ricordato, l' Austria intende giocare un ruolo di primo piano. «Il porto di Trieste è una grande opportunità di crescita bilaterale. Ci sono 25 aziende austriache interessate a investire nel porto di Trieste», ha assicurato Roth. Parole riprese dal presidente dell' Autorità di Sistema **Portuale** del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, che ha annunciato la firma di due memorandum d' intesa con l' ad delle Ferrovie austriache, OBB, e Rail Cargo Austria (RCA), questo pomeriggio nella sede dell' Autorità.

A fargli eco, il presidente del Land Carinzia, Peter Kaiser: «Austria e Carinzia puntano a rafforzare i collegamenti con l' Italia ma anche le aree libere doganali» e l' ad delle Ferrovie austriache, Andreas Mattha promette: «Il mio obiettivo è anche arrivare a istituire collegamenti diretti tra Fvg e Vienna».

Trieste, primo porto d' Italia per tonnellaggio totale movimentato e per traffico ferroviario, e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, ha ricordato il console onorario d' Austria per il Fvg, Sabrina Strolego, «è indubbiamente punto di riferimento per l' Austria e per tutta l' Europa centrale, l' Est e non solo».



LE CRITICHE ALLA «VIA DELLA SETA»

L' accordo Italia-Cina fa tremare le rubinetterie "No a zone franche"

M.G.

Oltre alla Brexit, a preoccupare gli imprenditori novaresi è anche la possibile maggiore concorrenza delle aziende cinesi se verrà perfezionato l' accordo della «via della seta».

È Gianni Filippa, presidente di Confindustria Novara Vercelli Valsesia, a prendere posizione sull' argomento: «Il porto di Trieste è l' unico in Europa in cui esiste un' area senza vincoli doganali: si tratta di una zona franca per circa 1,8 milioni di metri quadrati complessivi. Questo significa una possibilità, per i cinesi, di portare in quell' area semilavorati di loro fabbricazione, assemblarli lì e metterci il marchio "Made in Italy"».

Mi sembra evidente il rischio che corrono i nostri produttori di rubinetti e valvole, ma anche di altri importanti settori del "vero" Made in Italy».

Filippa esprime preoccupazione per alcuni contenuti del «Memorandum of Understanding» e dei paralleli accordi dell' **autorità portuale** di Trieste che dovrebbero essere firmati nei prossimi giorni in occasione della visita di Stato in Italia del presidente cinese Xi Jinping. «Altro che "Via della seta" - ha aggiunto Filippa - : fatico a pensare che la Cina voglia investire centinaia di miliardi per aiutarci a esportare i nostri prodotti in Oriente. Rischiamo di avvicinare pericolosamente, in un' area "free-tax" enorme, un dumping di Stato che da anni mette in difficoltà le nostre aziende. Di sicuro in questo modo non si difende il Made in Italy. Non si tutelano così gli interessi del mondo produttivo e dei lavoratori che ne fanno parte».

Il distretto sul lago d' Orta A cavallo tra Novara e Vercelli, nel territorio tra il lago d' Orta e la Valsesia, si sviluppa il più grande distretto della rubinetteria e del valvolame in Italia, che è anche il più grande polo mondiale di trasformazione dell' ottone: copre più del 30% della produzione nazionale e quasi il 15% del mercato mondiale delle esportazioni di questi prodotti. Qui centinaia di aziende danno lavoro, con le piccole imprese dell' indotto, a quasi 11 mila persone, realizzando un fatturato aggregato di oltre due miliardi di euro, i due terzi all' estero. È questo il comparto che vede con maggiore preoccupazione l' avvicinamento commerciale di Italia e Cina: molti imprenditori cusiani si sono visti in questi anni copiare prodotti e marchi da aziende cinesi (un' impresa di Pella addirittura il sito Internet) e le azioni legali intraprese non hanno portato a risultati concreti. m.g. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Porti: accordi Trieste-ferrovie Austria

Con OBB, RCA e italiana RFI per sviluppo in Europa Centro-Est

(ANSA) - TRIESTE, 18 MAR - Aumentare le relazioni ferroviarie con il Centro-Est Europa e rafforzare i collegamenti con la rete ferroviaria europea per promuovere lo sviluppo dei servizi intermodali con i terminal marittimi e terrestri dell' Europa centro-orientale. Sono gli obiettivi di due Memorandum siglati dal presidente **Autorità Portuale** Mar Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino. Il primo è firmato dal CEO delle ferrovie austriache OBB-INFRA Andreas Mattha, e da Christian Colaneri, direttore commerciale di RFI; il secondo con Rail Cargo Austria (RCA). Gli accordi sono stati firmati nel giorno in cui cominciano le celebrazioni per i 300 anni dell' istituzione del Porto Franco di Trieste. Sono allo studio soluzioni di corridoio doganale, anche ferroviario, che permetteranno di abbattere il tempo di attesa della merce nelle aree portuali. Per D' Agostino, "gli accordi permetteranno di pianificare al meglio lo sviluppo futuro del porto di Trieste, offrendo garanzie sia a chi già vi opera sia a potenziali futuri investitori".

The screenshot shows the ANSA website interface. At the top, there's a navigation bar with 'ANSA Economia' and various category links like 'Cronaca', 'Politica', 'Economia', etc. The main headline reads 'Porti: accordi Trieste-ferrovie Austria' with a sub-headline 'Con OBB, RCA e italiana RFI per sviluppo in Europa Centro-Est'. Below the headline is a photo of three men in suits signing documents at a table. To the right of the photo is a small text box with the date '18 MARZO 2019' and the time '10:46'. Below the photo is a short summary of the article. At the bottom of the article preview, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and others. The right side of the screenshot shows a sidebar with a 'Cultura' section and a photo of a man, likely related to the article's theme of port development and international relations.

Porti: Trieste sigla accordi con ferrovie austriache

Con OBB, RCA e italiana RFI per sviluppo in Europa Centro-Est

(ANSA) - TRIESTE, 18 MAR - Aumentare le relazioni ferroviarie con il Centro-Est Europa e rafforzare i collegamenti con la rete ferroviaria europea per promuovere lo sviluppo dei servizi intermodali con i terminal marittimi e terrestri dell' Europa centro-orientale. Sono gli obiettivi di due Memorandum siglati dal presidente **Autorità Portuale** Mar Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino. Il primo è l' accordo firmato dal CEO delle ferrovie austriache OBB-INFRA Andreas Mattha, e da Christian Colaneri, direttore commerciale dell' italiana RFI; il secondo con Rail Cargo Austria (RCA). Gli accordi hanno una valenza particolare in quanto da oggi cominciano le celebrazioni per i 300 anni dell' istituzione da parte dell' imperatore Carlo VI del Porto Franco di Trieste. Sono inoltre allo studio soluzioni di corridoio doganale, anche ferroviario, che permetteranno di abbattere notevolmente il tempo di attesa della merce nelle aree portuali. Per D' Agostino, "gli accordi permetteranno di pianificare al meglio lo sviluppo futuro del porto di Trieste, offrendo garanzie sia a chi già vi opera sia a potenziali futuri investitori". Andreas Mattha è convinto che Trieste sia "un modello da seguire per l' efficienza dell' interconnessione di diverse modalità di trasporto. Qui navi e ferrovia sono collegate e formano una catena logistica ottimale". Dal 2015 ad oggi, è stato sottolineato, i traffici settimanali da Trieste verso Budapest sono venti volte più frequenti. "La Rail cargo Austria è il primo operatore del nostro porto ha fatto quasi 3 mila treni l' anno scorso sui 9.700 complessivi, per cui è operatore fondamentale", ha indicato Zeno D' Agostino subito dopo aver siglato il memorandum. Oggi "abbiamo siglato due accordi: uno riguarda i servizi e cioè il fatto che andremo a studiare insieme nuovi servizi intermodali non solo sul porto di Trieste, ma anche su Ferneti, su FreEste, su Cervignano, cioè su tutto il sistema complessivo; l' altro riguarda invece Rfi, **Autorità di Sistema** e Obb". Nell' accordo con Rail cargo Austria il porto pensa a una partnership "sia per un terminal intermodale che è a Villacco, sia per un altro dove hanno quote notevoli che è a Budapest, uno dei mercati più importanti per il porto di Trieste". La ricaduta per la città di Trieste? "Se vogliamo crescere, se vogliamo aumentare i traffici sul porto, la ferrovia è la componente principale del nostro sviluppo, dunque questo è un accordo fondamentale", ha concluso D' Agostino. (ANSA).



Il porto di Trieste sigla intese con ÖBB-Infra, RFI e Rail Cargo Austria per il potenziamento della modalità ferroviaria

D' Agostino: è stato lo sviluppo delle attività intermodali e ferroviarie, in particolare della ferrovia austriaca, a determinare il risveglio del nostro porto. Oggi, nel giorno in cui ricorrono i 300 anni dell' istituzione da parte dell' Imperatore Carlo VI del Porto Franco di Trieste, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, ha firmato due memorandum of understanding per sviluppare ulteriormente le relazioni ferroviarie tra il porto di Trieste e l' hinterland di riferimento nel Centro-Est Europa. Il primo accordo è stato sottoscritto con le società per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di Austria e Italia, ÖBB-Infrastruktur e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e il secondo con Rail Cargo Austria (RCA), la società cargo del gruppo ferroviario austriaco ÖBB. Le intese, siglate nella Sala Rossa della Torre del Lloyd a Trieste, impegnano le parti a condividere una comune strategia di sviluppo finalizzato all' ottimizzazione dei processi logistici, attraverso il potenziamento della rete e il conseguente incremento di capacità dei terminal di destinazione. Concretamente i memorandum condurranno i firmatari a valutare possibili ammodernamenti, nuove opere e la rimozione di eventuali colli di bottiglia, al fine di agevolare l' attività dei vettori ferroviari. Sotto il profilo strategico i memorandum favoriranno nuove azioni a supporto dell' attività marittima nei vari inland terminal di riferimento - come il Trieste Ferneti, l' Interporto di Cervignano del Friuli, quello austriaco di Fürtitz e gli ungheresi Budapest - Mahart e Bilk - consentendo l' ingresso nelle compagini azionarie delle rispettive realtà e così favorendo investimenti nelle attività di interesse. È già stato avviato, inoltre, lo studio di soluzioni di corridoio doganale, anche ferroviario, che permetteranno di abbattere notevolmente il tempo di attesa della merce all' interno delle aree portuali. «La firma di questi due memorandum - ha sottolineato D' Agostino - è importantissima perché è stato proprio lo sviluppo delle attività intermodali e ferroviarie, in particolare della ferrovia austriaca, a determinare il risveglio del nostro porto in questi ultimi anni. Come in un ritorno al passato, le logiche che sottostavano allo sviluppo **portuale** secoli fa sono le stesse che oggi si riconfigurano e che fanno del porto di Trieste oggetto di attenzioni a livello globale. Credo sia uno dei pochissimi casi, se non l' unico, in cui l' ente gestore di un' infrastruttura logistica **portuale** non transfrontaliera raggiunge un accordo con i grandi gestori di reti e servizi ferroviari di due Paesi, Italia e Austria, per andare a delineare le ipotesi future di analisi e di investimento. Gli accordi definiti sono molto concreti e permetteranno di pianificare al meglio lo sviluppo futuro del porto di Trieste, offrendo garanzie sia a chi già vi opera sia ai potenziali futuri investitori». «Trieste - ha commentato l' amministratore delegato del gruppo ÖBB, Andreas Matthä - è un modello da seguire per quanto riguarda l' efficienza dell' interconnessione di diverse modalità di trasporto. Qui navi e ferrovia sono collegate e formano una catena logistica ottimale. Siamo molto orgogliosi che Rail Cargo Austria sia un partner logistico importante per il Porto Franco di Trieste. Come partner integrato, dotato di una forte rete ferroviaria, vogliamo dare un ulteriore impulso al trasporto merci via treno, così da garantire una tipologia di trasporto economica e rispettosa dell' ambiente. Siamo certi che, insieme ai nostri partner italiani, continueremo su questa strada anche in futuro». «L' accordo di oggi - ha rilevato il direttore commerciale di Rete Ferroviaria Italiana, Christian Colaneri - rappresenta un ulteriore passo verso un modello di integrazione che ha come obiettivo lo sviluppo del trasporto merci su rotaia e l' intermodalità. La collaborazione con il porto di Trieste e con ÖBB Infrastruktur rientra proprio in questa strategia, che RFI sta portando avanti su tutto il territorio nazionale e che punta a migliorare sempre più la connettività fra i porti e la rete ferroviaria, con l' obiettivo finale di agevolare lo shift modale, con benefici per il **sistema** logistico nazionale, per l' economia, per l' ambiente». A conclusione della firma dei memorandum, per celebrare il trecentesimo anniversario dell' istituzione del Porto Franco di Trieste, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale e il presidente dell' Associazione Italia-Austria FVG, Aldo Scagnol, hanno apposto nell' ingresso storico della Torre Lloyd una targa commemorativa, donata dall' Associazione Italia-Austria.



Il Piccolo

Trieste

LA FIRMA SUI DUE MEMORANDUM E NON SOLO

Intese ferroviarie con l' Austria e «treno diretto per Vienna»

L'obiettivo è rinforzare i collegamenti fra scalo giuliano e centro-est europeo Il ceo di Öbb Matthä: «Progetto per una nuova linea con la capitale nel 2026»

Lorenzo Degrossi

TRIESTE. «Nel 2026 avremo la possibilità di avere in esercizio una linea ferroviaria diretta Trieste-Vienna». Lo ha annunciato il ceo delle ferrovie austriache Öbb, Andreas Matthä, a margine della firma di due memorandum per lo sviluppo ferroviario sottoscritti ieri pomeriggio nella sede dell'Autorità portuale a Trieste. «Siamo molto interessati a questo progetto», ancora Matthä. La tratta verrebbe coperta «in quattro ore» e due gallerie «della lunghezza di più di venti chilometri» sono state già create. Un' iniziativa da realizzare con Rfi e forse un partner privato, il gestore della Udine-Cividale. Ora «dobbiamo preparare gli accordi con la Regione Fvg», ha detto Matthä. Facendo poi riferimento anche a un «progetto turistico di cui si sta discutendo con la Camera di commercio della Venezia Giulia».

Tornando ai memorandum, l'obiettivo è quello di rafforzare i collegamenti tra il nodo logistico del porto di Trieste e la rete ferroviaria europea, promuovendo lo sviluppo dei servizi intermodali in particolare tra lo scalo giuliano e i terminal marittimi e terrestri del continente centro-orientale. «Rfi e Öbb rappresentano il meglio per quanto riguarda la struttura ferroviaria internazionale - ha sottolineato lo stesso Matthä - e la firma di questi memorandum è importante anche per lo Stato austriaco oltre che per Öbb. Noi amiamo Trieste - ha proseguito il ceo - per questo motivo auspichiamo che quello del capoluogo giuliano diventi uno dei porti più importanti dell'Ue».

Uno sviluppo su rotaia sul quale il Porto di Trieste punta molto, come ha ripetutamente sottolineato lo stesso Zeno D'Agostino: «La firma di questi due memorandum è importantissima, perché è proprio grazie allo sviluppo delle attività intermodali e ferroviarie, in particolare della ferrovia austriaca, che il nostro porto in questi ultimi anni ha risvegliato l'interesse internazionale. Gli accordi definiti sono molto concreti - aggiunge D'Agostino - e permetteranno di pianificare al meglio lo sviluppo futuro del porto di Trieste, offrendo garanzie sia a chi già vi opera, sia ai potenziali futuri investitori».

Sotto il profilo operativo il traffico ferroviario destinato ai mercati austriaci, ungheresi, cechi e slovacchi negli ultimi anni si è intensificato notevolmente, come testimoniano i dati relativi al servizio su Budapest. Nato nel 2015 con una coppia di treni a settimana in transito dallo scalo giuliano alla capitale ungherese, nel 2019 il servizio ha raggiunto una programmazione di 20 coppie di treni settimanali. Decisamente interessante anche il numero dei treni totali smistati nello scalo triestino nel corso del 2018, una cifra che si avvicina alle 10 mila unità e che il trend vede in aumento per l'anno in corso di almeno altri 2000/2500 convogli. Fra gli obiettivi logistici del 2019, sempre a detta del presidente D'Agostino, l'ammodernamento della Stazione di Campo Marzio e la prossima apertura del nodo di Aquilinia.

La firma dei due memorandum of understanding, infine, contribuirà ad accrescere le attività e il ruolo operativo di Adriaferr, società controllata dall'Autorità di sistema che svolge servizio di manovra ferroviaria all'interno dell'ambito portuale. Molte le tv e i giornali austriaci presenti alla firma, con un corollario di televisioni slovene e croate. Queste le parole del direttore commerciale di Rete Ferroviaria Italiana, Christian Colaneri: «L'accordo di oggi rappresenta un ulteriore passo verso un modello di integrazione che ha come obiettivo lo sviluppo del trasporto merci su rotaia e l'intermodalità. Una politica che Rfi sta portando avanti su tutto il territorio nazionale e che punta a migliorare sempre più la connettività fra i porti e la rete ferroviaria».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Porti: al via celebrazioni per 300 anni Porto Franco Trieste

(ANSA) - **TRIESTE**, 18 MAR - Il passato e il presente si intrecciano a **Trieste** che oggi apre ufficialmente le celebrazioni per i 300 anni della nascita del **Porto** Franco, tornato centrale in queste settimane per via del dibattito sulla Via della Seta. "A chi in questi giorni ci vuole insegnare cosa dobbiamo fare, replichiamo con i fatti, con la storia, con la competenza, ringraziando per l'attenzione, ma rispondendo con fermezza che siamo capaci di agire nel rispetto delle leggi europee, italiane e del commercio internazionale, perché da almeno trecento anni sappiamo fare il nostro mestiere", ha detto il presidente della Camera di Commercio VG, Antonio Paoletti, aprendo il convegno "**Trieste** Città-**Porto**": 300 anni di **Porto** Franco", cui hanno preso parte, fra gli altri, i vertici della Camera Federale dell'Economia e delle Ferrovie austriache. "**Trieste** - ha detto - in queste ultime settimane, è tornata ad essere il centro del mondo. E lo è anche per quella sua unicità che noi celebriamo oggi". (ANSA).

Porti: al via celebrazioni per 300 anni Porto Franco Trieste
Paoletti, dal 1719 sappiamo fare nostro mestiere

(ANSA) - TRIESTE, 18 MAR - Il passato e il presente si intrecciano a Trieste che oggi apre ufficialmente le celebrazioni per i 300 anni della nascita del Porto Franco, tornato centrale in queste settimane per via del dibattito sulla Via della Seta. "A chi in questi giorni ci vuole insegnare cosa dobbiamo fare, replichiamo con i fatti, con la storia, con la competenza, ringraziando per l'attenzione, ma rispondendo con fermezza che siamo capaci di agire nel rispetto delle leggi europee, italiane e del commercio internazionale, perché da almeno trecento anni sappiamo fare il nostro mestiere", ha detto il presidente della Camera di Commercio VG, Antonio Paoletti, aprendo il convegno "Trieste Città-Porto", 300 anni di Porto Franco", cui hanno preso parte, fra gli altri, i vertici della Camera Federale dell'Economia e delle Ferrovie austriache. "Trieste - ha detto - in queste ultime settimane, è tornata ad essere il centro del mondo. E lo è anche per quella sua unicità che noi celebriamo oggi". (ANSA).

Parlamento Antonio Paoletti Camera dei deputati

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

CONDIZIONE

11. PRIMO MINISTRO INTERVENIRÀ ANCHE

Colomba "Rubentus", commesso nei...

Trieste apre le celebrazioni per i 300 anni del Porto Franco

TRIESTE - Da oggi hanno inizio le celebrazioni per i 300 anni della fondazione del Porto Franco di Trieste, per l'occasione l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha organizzato un ricco palinsesto di iniziative che si protrarranno per tutto il corso dell'anno. L'ente portuale fa sapere che la fondazione del Porto Franco, avvenuta il 18 marzo 1719 per opera dell'Imperatore Carlo VI, è stato l'evento che ha mutato per sempre la storia della città, rendendola da subito punto strategico nelle relazioni commerciali tra Vecchio Continente e Oriente e attirando nel corso degli anni l'insediamento di importanti realtà economiche. Gli eventi delle celebrazioni affronteranno non solo la memoria storica del porto ma anche il presente e il futuro del porto e della stessa città di Trieste. Il palinsesto delle iniziative è interprete infatti di questa visione e non toccherà solo gli aspetti storici e culturali della ricorrenza, ma si soffermerà anche sugli elementi strategici, coinvolgendo attori economici e istituzionali. A questo nucleo tematico si aggiungono numerosi momenti di intrattenimento culturale, musicale, teatrale e attività dedicate ai più piccoli. Siamo felici di poter celebrare questo storico traguardo coinvolgendo tutta la cittadinanza, offrendo momenti di intrattenimento e di riflessione sulla storia del Porto e di Trieste coscienti del passato ma con uno sguardo orientato al futuro. Abbiamo coinvolto - spiega il presidente Zeno D'Agostino - importanti attori istituzionali, economici e culturali proprio per valorizzare la natura multiforme dell'impatto del Porto sul nostro territorio. Di seguito una sintesi degli appuntamenti del palinsesto celebrativo. Gli eventi saranno descritti per esteso nel sito web dedicato che è online da oggi. Palinsesto degli eventi celebrativi Lunedì 18 marzo, giorno in cui ricorre il 300° anniversario dell'istituzione del Porto Franco, si terrà il convegno Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto Franco. Futuro commerciale e sviluppo urbano. Con inizio alle ore 10.30 al Teatro Comunale Giuseppe Verdi, l'evento vedrà il Porto insieme al Comune di Trieste, Camera di Commercio Venezia Giulia, Regione Friuli Venezia Giulia. Giovedì 21 marzo ore 20.30 alla Torre del Lloyd si terrà il concerto Dal Silenzio del Tempo, in collaborazione con Wunderkammer Trieste che, con Alessandra Sagelli al clavicordo, suonerà musiche di G.F. Handel, W.A. Mozart, C.P.E. Bach, F.J. Haydn, A. Le Carpenter. Le mattine di sabato 23 marzo e di sabato 6 aprile saranno dedicate alla scoperta della storia del Porto da parte dei bambini dai 5 ai 10 anni, grazie ai laboratori C'era una volta il porto che si terranno alla Torre del Lloyd a cura della paper designer Annalisa Metus. Nella Stazione Marittima di Trieste saranno organizzate, in collaborazione con Laterza Editori, due lezioni sul terzo centenario: Porto Franco. Storia, memoria, fascinazione, identità. Domenica 24 marzo interverrà Giulio Mellinato sul tema Il Porto franco dalla sua istituzione a oggi. Domenica 31 marzo l'appuntamento sarà con Mauro Covacich e la lezione Il porto nell'identità e nella cultura di Trieste. Giovedì 4 aprile 2019 alle ore 9.00 al Molo IV si terrà il convegno DocksTheFuture, iniziativa della Commissione Europea sul porto del futuro. Domenica 19 maggio sarà organizzato, per la quinta edizione, l'Open Day al Porto di Trieste: quasi 1000 persone potranno scoprire da vicino i segreti del porto, con un'anteprima per gli instagramers venerdì 18 maggio. Lunedì 20 maggio si terrà, nell'Aula Magna del Conservatorio Tartini, il concerto Tartiniani in Europa nel Settecento, evento co-finanziato dal programma INTERREG Italia Slovenia 2014-2020. Giovedì 23 e domenica 26 maggio alla Torre del Lloyd si terrà Una tazza di mare in tempesta spettacolo di Roberto Abbiati, liberamente tratto da Moby Dick di Melville. Giovedì 19 settembre, alle 20.30 nell'Aula Magna del Conservatorio Tartini, avrà luogo il concerto Il violoncello secondo Antonio Vandini e Giuseppe Tartini, evento co-finanziato dal programma INTERREG Italia Slovenia 2014-2020. Mercoledì 20 e giovedì 21 novembre, alla Stazione Marittima di Trieste, avrà luogo il convegno Belt and Road Summit. From Vision to Action sul tema della Via della Seta, organizzato da The European House Ambrosetti e dal China Development Institute. A fine novembre, in data ancora da definire, Wunderkammer Trieste si unirà di nuovo ai festeggiamenti con un evento dedicato al compositore Antonio Vivaldi. Infine, illy caffè realizzerà una tazzina celebrativa per festeggiare con creatività e gusto i 300 anni del Porto Franco. Sono, inoltre, in corso di definizione presentazioni di libri, convegni tematici e incontri nelle scuole per raccontare il ruolo che riveste il Porto per



l'economia del territorio.

Porto Trieste: festeggia 300 anni. Al via ricco palinsesto di eventi organizzato dall' ADSP Adriatico Orientale

(FERPRESS) - Trieste, 18 MAR - Al via oggi un ricco palinsesto di eventi organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per ricordare l' istituzione del Porto Franco di Trieste da parte dell' Imperatore Carlo VI, avvenuta il 18 marzo 1719. Un evento che ha mutato per sempre la storia della città, rendendola da subito punto strategico nelle relazioni commerciali tra Vecchio Continente e Oriente e attirando nel corso degli anni l' insediamento di importanti realtà economiche. Per questo, la celebrazione dei 300 anni del Porto sarà un' occasione non solo per ricordare, ma anche per riflettere sulla natura e sulle prospettive del Porto e della stessa città di Trieste. Il palinsesto degli eventi è interprete di questa visione: non toccherà solo gli aspetti storici e culturali della ricorrenza, ma si soffermerà anche sugli elementi strategici, coinvolgendo attori economici e istituzionali. A questo nucleo tematico si aggiungono numerosi momenti di intrattenimento culturale, musicale, teatrale e attività dedicate ai più piccoli. "Siamo felici di poter celebrare questo storico traguardo coinvolgendo tutta la cittadinanza, offrendo momenti di intrattenimento e di riflessione sulla storia del Porto e di Trieste coscienti del passato ma con uno sguardo orientato al futuro. Abbiamo coinvolto - spiega il presidente Zeno D' Agostino - importanti attori istituzionali, economici e culturali proprio per valorizzare la natura multiforme dell' impatto del Porto sul nostro territorio". Di seguito una sintesi degli appuntamenti del palinsesto celebrativo. Gli eventi saranno descritti per esteso nel sito web dedicato <https://portoftrieste300.com> che

sarà online e quindi consultabile da tutta la cittadinanza a partire da lunedì 18 marzo. Nel sito debutterà anche il logo delle celebrazioni, creato per l' occasione dallo studio Tassinari/Vetta, che con i differenti caratteri tipografici utilizzati vuole rappresentare i plurimi caratteri della città, così come la molteplicità delle lingue che si fondono e si integrano, arricchendone la comunicazione. Palinsesto degli eventi celebrativi Lunedì 18 marzo, giorno in cui ricorre il 300° anniversario dell' istituzione del Porto Franco, si terrà il convegno "Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto Franco. Futuro commerciale e sviluppo urbano". Con inizio alle ore 10.30 al Teatro Comunale "Giuseppe Verdi", l' evento vedrà il Porto insieme al Comune di Trieste, Camera di Commercio Venezia Giulia, Regione Friuli Venezia Giulia. Giovedì 21 marzo ore 20.30 alla Torre del Lloyd si terrà il concerto "Dal Silenzio del Tempo", in collaborazione con Wunderkammer Trieste che, con Alessandra Sagelli al clavicordo, suonerà musiche di G.F. Handel, W.A. Mozart, C.P.E. Bach, F.J. Haydn, A. Le Carpenter. Le mattine di sabato 23 marzo e di sabato 6 aprile saranno dedicate alla scoperta della storia del Porto da parte dei bambini dai 5 ai 10 anni, grazie ai laboratori "C' era una volta il porto" che si terranno alla Torre del Lloyd a cura della paper designer Annalisa Metus. Nella Stazione Marittima di Trieste saranno organizzate, in collaborazione con Laterza Editori, due lezioni sul terzo centenario: "Porto Franco. Storia, memoria, fascinazione, identità". Domenica 24 marzo interverrà Giulio Mellinato sul tema "Il Porto franco dalla sua istituzione a oggi". Domenica 31 marzo l' appuntamento sarà con Mauro Covacich e la lezione "Il porto nell' identità e nella cultura di Trieste". Giovedì 4 aprile 2019 alle ore 9.00 al Molo IV si terrà il convegno "DocksTheFuture", iniziativa della Commissione Europea sul porto del futuro. Domenica 19 maggio sarà organizzato, per la quinta edizione, l' Open Day al Porto di Trieste: quasi 1000 persone potranno scoprire da vicino i segreti del porto, con un' anteprima per gli instagramers venerdì 18 maggio. Lunedì 20 maggio si terrà, nell' Aula Magna del Conservatorio Tartini, il concerto "Tartiniani in Europa nel Settecento", evento co-finanziato dal programma INTERREG Italia - Slovenia 2014-2020. Giovedì 23 e domenica 26 maggio alla Torre del Lloyd si terrà "Una tazza di mare in tempesta" spettacolo di Roberto Abbiati, liberamente tratto da Moby Dick di Melville. Giovedì 19 settembre, alle 20.30 nell' Aula Magna del Conservatorio Tartini, avrà luogo il concerto "Il violoncello secondo Antonio Vandini e Giuseppe Tartini", evento co-finanziato dal programma INTERREG Italia - Slovenia 2014-2020. Da mercoledì 18 a domenica 22 settembre la nuova collaborazione tra l' Autorità di Sistema Portuale e il festival letterario Pordenonelegge si concretizzerà nell' organizzazione di incontri con gli studenti e la presentazione di alcuni libri sul tema della nuova Via della Seta.



Mercoledì 20 e giovedì 21 novembre, alla Stazione Marittima di Trieste, avrà luogo il convegno "Belt and Road Summit. From Vision to Action" sul tema della Via della Seta, organizzato da The European House Ambrosetti e dal China Development Institute. A fine novembre, in data ancora da definire, Wunderkammer Trieste si unirà di nuovo ai festeggiamenti con un evento dedicato al compositore Antonio Vivaldi. Infine, illycaffè realizzerà una tazzina celebrativa per festeggiare con creatività e gusto i 300 anni del Porto Franco. Sono, inoltre, in corso di definizione presentazioni di libri, convegni tematici e incontri nelle scuole per raccontare il ruolo che riveste il Porto per l'economia del territorio.

Trieste: Pizzimenti, il successo del porto franco è frutto di lungimiranza

(FERPRESS) - Trieste, 18 MAR - "La fondazione del Porto franco di Trieste ha segnato una data fondamentale non solo per la città di Trieste, ma per tutta la nostra regione perché, dopo il grande sviluppo vissuto sotto l' Impero austroungarico, oggi è nuovamente al centro dell' attenzione internazionale e ha assunto una grande rilevanza nello scacchiere globale. Un successo che non è frutto del caso, ma della lungimiranza di chi ha dato vita a questa struttura e della collaborazione tra le istituzioni, che la Regione continuerà a promuovere". E' questo il pensiero espresso dall' assessore alle Infrastrutture e trasporti del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, all' evento celebrativo "Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto Franco", organizzato dalla Regione, in collaborazione con il Comune di Trieste, la Camera di Commercio Venezia Giulia, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, la Sezione Commerciale dell' Ambasciata d' Austria in Italia, Advantage Austria, il Consolato Onorario d' Austria per il Friuli Venezia Giulia e con il sostegno di Obb Ferrovie Austriache. Pizzimenti ha quindi spiegato che "la sua collocazione nel cuore del continente, in un punto d' incontro tra le rotte marittime, ferroviarie e autostradali, rende il Porto di Trieste un hub fondamentale per l' Europa nord orientale. Per la crescita dei nostri porti, che devono essere visti in un' ottica di sistema, sono però fondamentali gli investimenti sulla rete delle infrastrutture, ampiamente sostenuti dalla Regione, e una gestione attenta e vigile da parte dell' Autorità di sistema portuale, come si è dimostrata quella attuale. In merito agli investimenti cinesi e al progetto della Nuova Via della seta, l' assessore ha confermato che "la governance totalmente pubblica dell' Autorità di sistema portuale offre garanzie assolute sul rispetto della sovranità e degli interessi nazionali. Essere esclusi da questa partita sarebbe sbagliato perché i traffici e gli investimenti verrebbero semplicemente spostati su altre aree escludendoci dal mercato globale. Dobbiamo però stabilire un rapporto biunivoco, con vantaggi sia per la Cina sia per il Friuli Venezia Giulia e l' Italia. Il nostro obiettivo, oltre alla crescita economica, è l' aumento dell' occupazione e il miglioramento delle condizioni di lavoro". Il convegno ha permesso di ricordare gli importanti passi compiuti per lo sviluppo del Porto di Trieste dalla sua fondazione avvenuta 300 anni or sono e il rapporto simbiotico tra lo scalo commerciale e la città, ma anche di confermare la volontà di potenziare e sviluppare il Porto, che oggi è al centro di un grande interesse internazionale. Numerosi gli ospiti di rilievo sia italiani sia austriaci presenti nella sala del ridotto del Teatro Verdi di Trieste, tra i quali il deputato Massimiliano Panizzut, il vicepresidente della Camera Federale Austriaca dell' Economia, Jurgen Roth, il Console Onorario d' Austria per il Friuli Venezia Giulia, Sabrina Strolego e l' amministratore delegato di Obb, Andreas Mattha. Intervendendo in apertura il presidente del Land Carinzia, Peter Kaiser, ha rimarcato l' importante ruolo passato, presente e futuro di Trieste nel contesto europeo e sottolineato la rilevanza della collaborazione tra Friuli Venezia Giulia, Veneto e Carinzia, consolidatasi grazie al Gruppo europeo di cooperazione territoriale (Gect) Euregio-Senza confini. Antonio Paoletti, presidente della Camera di Commercio Venezia Giulia, ha quindi spiegato che "Trieste, in queste ultime settimane, è tornata ad essere il centro del mondo. E lo è di nuovo anche per quella sua unicità che noi celebriamo oggi e che è parte fondamentale del suo Dna imprenditoriale: il Porto Franco. Trecento anni fa la lungimiranza dell' imperatore Carlo VI rese questa città baricentrica in Europa e nel mondo e oggi sempre questa lungimiranza rivista e attualizzata ai nostri tempi, viene interpretata e attuata come una sfida incredibilmente ricca di opportunità. Come presidente camerale sono orgoglioso di far parte di questa squadra per il nuovo Risorgimento di Trieste, come vicepresidente delle Camere di Commercio Italiane vi assicuro che il nostro Paese ci sta guardando con grande attenzione e crede nelle potenzialità di Trieste". Il presidente camerale ha quindi osservato che "a chi in questi giorni ci vuole insegnare cosa dobbiamo fare, replichiamo con i fatti, con la storia, con la competenza, ringraziando per l' attenzione, ma rispondendo con fermezza che siamo capaci di agire nel rispetto delle leggi europee, italiane e del commercio internazionale, perché da almeno trecento anni sappiamo fare il nostro mestiere. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, ha quindi spiegato che "oggi celebriamo un momento storico



straordinario, che è al contempo passato e futuro. La storia del Porto Franco è infatti diventata in questo ultimo periodo di eccezionale attualità, rilevante non solo per Trieste ma anche a livello nazionale e internazionale. Ricordare questo passato ci aiuta a individuare con maggiore chiarezza le linee strategiche di sviluppo del Porto e della città di Trieste. Uno sviluppo che non può essere solo economico ma che deve essere anche culturale e relazionale e che si fonda su una innovazione fondamentale, il ruolo dell' Autorità Portuale ovvero quello di creare valore e occupazione per le imprese e per il Paese. I due memorandum of understanding che saranno firmati questo pomeriggio dall' Autorità con ?bb e Rfi e dall' Autorità con Rail Cargo Austria sono parte di questo grande progetto di sviluppo che porta Trieste nel cuore dell' Europa, con cui sussiste un legame fortissimo". Il sindaco Roberto Dipiazza ha sottolineato il grande lavoro messo in atto per ottenere i migliori risultati dal recupero del Porto Vecchio. Non solo piani e progetti, ma cantieri già avviati: le opere di urbanizzazione dell' area, i sottoservizi da piazza Libertà, i lavori alle nuove rotatorie e alla viabilità (16 milioni di euro), senza dimenticare il nuovo Centro congressi che sarà pronto per Esof 2020 (con un investimento pubblico/privato di 11 milioni di euro) e ancora il trasferimento del Polo Museale al Magazzino 26 (33 milioni di euro). "Qui si parlava di Europa quando ancora l' Europa non c' era - ha detto il primo cittadino -. Se trecento anni fa Carlo VI, che oggi possiamo tranquillamente definire uno statista, ha avuto l' intuizione e la lungimiranza di creare una zona franca nel Porto Vecchio, oggi tutti insieme, con lo stesso comune impegno e la volontà di fare sistema, siamo chiamati a valorizzare e a elevare quelli che erano magazzini di merci in progetti concreti, in nuovi magazzini, in centri di idee e di sviluppo, per realizzare un nuovo rinascimento della città e del suo territorio. Il futuro di Trieste è già in atto - ha concluso -, oggi siamo al centro di interessi economici e commerciali che ci riportano in primo piano nei mercati internazionali. Sta a noi guidare questo sviluppo con responsabilità e intelligenza, per offrire prosperità e crescita alle nuove generazioni".

Porto Trieste: Pizzimenti, celebrazione 300 anni, è occasione per rafforzare relazioni con Austria

(FERPRESS) - Trieste, 18 MAR - "La celebrazione dei trecento anni di fondazione del Porto franco di Trieste non sono solo l'occasione per celebrare un passaggio fondamentale per lo sviluppo del capoluogo regionale, ma anche un momento di rafforzamento delle relazioni commerciali tra aziende del Friuli Venezia Giulia e austriache". Lo ha detto - secondo quanto si apprende da una nota della Regione - l'assessore regionale alle Infrastrutture e trasporti, Graziano Pizzimenti, all'avvio degli incontri business to business (B2B) organizzati nella sala Maggiore della Camera di commercio delle Venezia Giulia, ai quali hanno partecipato una sessantina di imprese italiane e austriache. Pizzimenti ha spiegato che "nel consolidamento dei rapporti tra le aziende regionali e quelle austriache un ruolo strategico sarà giocato dalle infrastrutture logistiche e di trasporto, sulle quali la Regione sta investendo in maniera considerevole. Dobbiamo, infatti, garantire a chi insedia la propria azienda nella nostra regione e a chi commercia con le imprese locali, la possibilità di movimentare le merci in maniera veloce e sicura". Complessivamente gli incontri fissati nell'arco del pomeriggio sono 120 e l'iniziativa organizzata da Aries-Camera di Commercio Venezia Giulia, Advantage Austria con la collaborazione del Consolato Onorario della Repubblica d'Austria per il Friuli Venezia Giulia e il supporto di Obb-Ferrovie austriache, rappresenta quindi un importante momento di confronto tra imprenditori per la creazione di occasioni di business, anche alla luce delle nuove opportunità create dalla portualità e dalla logistica regionale. Il presidente della Camera di commercio della Venezia Giulia, Antonio Paoletti, ha evidenziato che quello di questo pomeriggio "è un appuntamento particolarmente importante, in cui le imprese avviano o perfezionano collaborazioni e investimenti che porteranno affari e occupazione nei due territori. Oggi l'incremento dei traffici portuali è direttamente proporzionale allo sviluppo del contesto retroportuale, identificato sia in spazi sia in servizi, ed è questa direzione che, come Camera, abbiamo fortemente sostenuto l'espansione dell'Interporto di Trieste e il suo allargamento funzionale alle realtà regionali per creare un sistema logistico di livello regionale che possa competere con quelli europei e consentire a Trieste e al suo Porto di essere riferimento fondamentale per il tradizionale bacino di riferimento". L'interscambio Italia-Austria è cresciuto nel corso del 2018 del 5,6%, sfiorando quasi i 20 miliardi di euro, con un buon bilanciamento tra importazioni ed esportazioni, segnato da leggera prevalenza dell'export italiano verso l'Austria (+6,7% nel 2018 rispetto all'anno precedente). Secondo i dati dell'ente camerale, dal punto di vista dei rapporti economici e d'interscambio tra Fvg e Austria, il 2018 ha fatto registrare una bilancia commerciale di circa 1,3 miliardi di euro, supportata da un'ottima performance delle esportazioni del Friuli Venezia Giulia verso l'Austria, con un aumento di circa 92 milioni di euro (pari ad un incremento del 12% rispetto al 2017).



Il Nautilus

Trieste

IL PORTO DI TRIESTE FIRMA DUE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING PER LO SVILUPPO FERROVIARIO VERSO IL CENTRO-EST EUROPA

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



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

Trecento anni da Carlo VI alla nuova Via della seta Festa per il Porto franco

Il presidente dell' Authority D' Agostino: «Portiamo Trieste nel cuore dell' Europa» La Regione: «Ok agli investimenti, governance pubblica garanzia per la nazione»

Giovanni TomasinTRIESTE. Il Porto franco di Trieste festeggia i suoi 300 anni nel momento in cui torna a essere al centro degli scenari internazionali, portando a compimento il ruolo che tre secoli fa l' imperatore Carlo VI affidò a quel che fin lì era una cittadina adriatica di secondaria importanza.

L' anniversario è stato celebrato ieri in un grande evento al Ridotto del Verdi, organizzato dalle istituzioni cittadine e regionali in collaborazione con istituzioni e realtà economiche austriache. Il titolo dell' incontro era "Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto franco".

Il convegno è stato occasione per il presidente dell' Autorità di sistema portuale Zeno D' Agostino per ribadire le linee portanti del suo mandato, alla luce delle recenti polemiche sull' interesse cinese verso lo scalo: «Non si è visto ancora nulla di quello che faremo da qui in avanti. Oggi si firma un accordo importantissimo con gli amici austriaci (vedi articolo a destra ndr), parte di un grande progetto di sviluppo che porta Trieste nel cuore dell' Europa». In questo contesto l' Adsp si prodigherà per «aiutare i nostri operatori a inserirsi nei bacini di mercato di riferimento», ovvero l' Europa centro-orientale.

La ritrovata centralità dell' Autorità all' interno della comunità portuale è per D' Agostino un esempio di «una rivoluzione copernicana» e di «vera innovazione». Il presidente ha spiegato che l' Adsp si pone come punto fermo la tutela del lavoro: «La flessibilità è un alibi che qualcuno si dà per non innovare. I vincoli sul lavoro servono a spremere le meningi e non le persone. Sono un sistema che elimina automaticamente i soggetti che non innovano». L' attrattività del porto di Trieste, ha sottolineato, «non è una questione di costi» ma di unicità dell' offerta. D' Agostino ha citato il caso dell' area Free-este nell' area ex Wärtlilä: «I magazzini sono già pieni di merci. Ma nella mia mente quella è solo Free-este 1, verranno la 2, 3, 4. Questa è la potenzialità del porto. A prescindere da quelli a cui piace la polemica, la ragione per cui il governo ha dato l' incarico al sottoscritto è creare valore e occupazione. Finché il governo non mi ritira l' incarico, questo io farò».

L' assessore alle Infrastrutture e ai trasporti Fvg Graziano Pizzimenti ha dichiarato: «Oggi il porto di Trieste è nuovamente al centro dell' attenzione internazionale e ha assunto una grande rilevanza nello scacchiere globale. Un successo che non è frutto del caso, ma della lungimiranza di chi ha dato vita a questa struttura e della collaborazione tra le istituzioni, che la Regione continuerà a promuovere». Quanto alla Via della Seta, Pizzimenti ha osservato che «la governance totalmente pubblica dell' Autorità di sistema portuale offre garanzie assolute sul rispetto della sovranità e degli interessi nazionali. Essere esclusi da questa partita sarebbe sbagliato perché i traffici e gli investimenti verrebbero semplicemente spostati su altre aree escludendoci dal mercato globale. Deve esserci però un rapporto di vantaggio reciproco».

Il vicepresidente della Camera federale austriaca dell' economia, Jürgen Roth, ha ricordato il peso che il porto di Trieste ha nell' economia austriaca, e il rapporto simbiotico instaurato fra lo scalo e le infrastrutture della vicina Repubblica, ferrovie in testa. Un legame che anche la console onoraria d' Austria per il Fvg, Sabrina Strolego, ha sottolineato. Il presidente del Land Carinzia Peter Kaiser ha affermato che il compito politico «delle nostre regioni» è investire sull' asse di sviluppo Adriatico-Baltico individuato dall' Ue: «In quest' ottica un corridoio doganale per i collegamenti fra Trieste e l' Austria potrebbe avere grandi potenzialità».

Il presidente della Camera di commercio della Venezia Giulia, Antonio Paoletti, ha ripercorso la storia dello scalo fino a oggi, dicendosi «orgoglioso di essere parte di questo risorgimento». Ha proseguito: «A chi in questi giorni ci vuole insegnare cosa dobbiamo fare, repliciamo con i fatti, con la storia, con la competenza, ringraziando per l' attenzione, ma rispondendo con fermezza che siamo capaci di agire nel rispetto delle leggi europee, italiane e del commercio internazionale, perché da almeno trecento anni sappiamo fare il nostro mestiere».

Alberto Pasino dello studio Zunarelli e associati ha tenuto un dotto intervento intitolato "I vantaggi economici dei Porti



franchi ieri, oggi e domani". Il sindaco Roberto Dipiazza ha fatto invece una panoramica sulle prospettive del Porto vecchio. Il convegno è stato chiuso da Andreas Matthä, ceo di Öbb - Ferrovie austriache. Nel pomeriggio si sono tenuti gli incontri business to business (B2B) organizzati nella sala Maggiore della Camera di commercio della Venezia Giulia, ai quali hanno partecipato una sessantina di imprese italiane e austriache. L' iniziativa è stata organizzata da Aries-Camera di Commercio Venezia Giulia, Advantage Austria con la collaborazione del Consolato Onorario della Repubblica d' Austria per il Friuli Venezia Giulia e il supporto di Öbb-Ferrovie austriache e ha visto svolgersi 120 incontri.

«L' anniversario non è solo un momento di celebrazione, serve anche a rafforzare i rapporti», ha commentato Pizzimenti.

- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Porto franco, viaggio fra storia e identità

In Stazione marittima due incontri domenicali con il docente Mellinato e lo scrittore Covacich. Posti riservati ai lettori iscritti

Benedetta Moro **TRIESTE**. I 300 anni dall'istituzione a Trieste del Porto franco sono una ricorrenza da condividere con la città. Proprio in questa occasione l'**Autorità** di **sistema portuale** dell'Adriatico orientale organizza, assieme agli editori Laterza e a Il Piccolo, due incontri pubblici in programma alla Stazione Marittima il 24 e il 31 marzo alle 11, con il docente universitario e storico Giulio Mellinato e con lo scrittore Mauro Covacich. Appuntamenti dedicati al racconto di quanto siano intrecciate la vita della città e lo sviluppo dello scalo, nel passato e nel presente. Evento da non perdere, soprattutto per i lettori iscritti alla community di Noi Il Piccolo, che potranno infatti fruire di 40 posti per ciascun appuntamento prenotando il proprio posto riservato attraverso il sito web del quotidiano.

Il format previsto ricalca le fortunate Lezioni di storia, organizzate anche quest'anno al Teatro Verdi per approfondire alcuni momenti storici di rilievo. Anche i 300 anni dall'istituzione del Porto franco rappresentano un'eredità importante che i triestini, per storia e cultura, vorranno ripercorrere con due relatori quali Mellinato e Covacich. Il primo tratterà il tema da un punto di vista squisitamente storico. D'altronde è la sua materia. Laureatosi in Storia contemporanea all'Università di Trieste, Mellinato ha poi conseguito il dottorato di ricerca in Storia della società europea all'Università di Pavia. Da docente ha insegnato a contratto Storia economica all'Università di Trieste (2001-2008) e dal dicembre 2008 è stato ricercatore di Storia economica all'Università di Milano-Bicocca, come si legge sulla sua pagina web dell'ateneo. Fra gli interessi di Mellinato rientrano la storia marittima, la storia dei trasporti, della cantieristica, delle infrastrutture. Fra le sue ultime pubblicazioni il volume "L'Adriatico conteso. Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria".

Con un taglio naturalmente diverso, Mauro Covacich racconterà che cosa significhi il porto per i triestini. Mare, navi, e quindi ricordi che si mescolano con il profumo delle spezie orientali che venivano sbarcate quando Trieste era il porto principale dell'impero asburgico. Non è la prima volta che l'autore, tornato da poco in libreria con "Di chi è questo cuore" edito dalla Nave di Teseo, da triestino e da scrittore accompagna il suo pubblico alla ri-scoperta della propria città. Il libro "Trieste sottosopra. Quindici passeggiate nella città del vento", pubblicato nel 2006, ne è un esempio. Trasportava il lettore in un'«altra Trieste»: non quella dei caffè letterari, di Svevo e Joyce. Ma alla scoperta di quell'animo da «città meridionale, la città più meridionale dell'Europa del Nord». Il 31 marzo Covacich trascinerà il pubblico nei meandri dello scalo triestino, magari come ha fatto in passato, creando 15 itinerari narrativi per vivere con un altro approccio il capoluogo giuliano: «A spasso per vicoli e piazzette, lungo gradinate a picco sui mare, bighellonando nella bora che spezza il fiato e pulisce l'aria».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Tirreno

Trieste

la curiosità

Trieste da primato solo se le rinfuse finiscono nel conto

Trieste si presenta come il primo porto italiano per tonnellaggio. Giusto, peccato che le rinfuse rappresentino più di due terzi del totale e, se le togliamo dal conto come spesso nelle statistiche dei traffici **portuali**, questo porto finisca per movimentare poco più della metà delle merci che transitano dal sistema Livorno-Piombino. Non solo: è ancora imparagonabile la capacità di generare e assorbire traffico contenitore sul versante tirrenico, il quadruplo rispetto a quel che avviene fra i porti adriatici.

Ma Trieste non è affatto un bluff: il suo successo nasce dalla produttività e dall'efficienza ferroviaria.



Informazioni Marittime

Trieste

Il porto franco di Trieste compie trecento anni

Il 18 marzo del 1719 la patente di Carlo VI dà il via alla trasformazione della città. L' Autorità di sistema festeggia con convegni ed eventi culturali

Prende il via un ricco palinsesto di eventi organizzato dall' **Autorità** di **sistema portuale** dell' Adriatico orientale per ricordare l' istituzione del porto franco di Trieste da parte dell' imperatore Carlo VI, avvenuta il 18 marzo del 1719, l' istituto che ha cambiato il volto della storia della città, trasformandola in un nodo strategico nelle relazioni commerciali tra Europa e Asia, attirando nel corso degli anni l' insediamento di importanti realtà economiche. Da lunedì convegni sul passato e futuro del porto di Trieste con accademici, imprenditori e **autorità**, oltre ad eventi culturali, musicale, teatrali e attività dedicate ai più piccoli. Il palinsesto del trecentenario è visibile sul sito dedicato, dove debutta anche il logo delle celebrazioni, creato per l' occasione dallo studio Tassinari/Vetta. «Siamo felici di poter celebrare questo storico traguardo coinvolgendo tutta la cittadinanza, offrendo momenti di intrattenimento e di riflessione sulla storia del porto e di Trieste, coscienti del passato ma con uno sguardo orientato al futuro. Abbiamo coinvolto importanti attori istituzionali, economici e culturali proprio per valorizzare la natura multiforme dell' impatto del Porto sul nostro territorio», spiega il presidente del porto di Trieste, Zeno D' Agostino. Il 'decreto' di Carlo VI - per la precisione è una patente, una lettera contenente un atto amministrativo o legislativo - aprì la città di Trieste all' insediamento di imprese straniere, per lo più estereuropee e mitteleuropee. In pochi decenni la città cambiò volto, il commercio aumentò esponenzialmente e nel giro di quattro generazioni la popolazione decuplicò, passando tra i primi decenni del XVIII secolo e i primi del Novecento da 3 mila a 250 mila abitanti. - credito immagine in alto.



300 candeline per il Porto Franco di Trieste

Da oggi tante celebrazioni per festeggiare la fondazione

Giulia Sarti

TRIESTE Con oggi 18 Marzo partono i festeggiamenti per celebrare i 300 anni dell'istituzione del Porto Franco di Trieste da parte dell'Imperatore Carlo VI, avvenuta il 18 Marzo 1719. Gli eventi, organizzati dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale hanno lo scopo di ricordare, ma anche di far riflettere sulla natura e sulle prospettive del porto e della stessa città di Trieste, la cui storia è stata segnata per sempre da quella data, rendendola da subito punto strategico nelle relazioni commerciali tra Vecchio Continente e Oriente e attirando nel corso degli anni l'insediamento di importanti realtà economiche. Nel palinsesto degli eventi spazio per gli aspetti storici e culturali della ricorrenza, ma anche elementi strategici, che coinvolgeranno attori economici e istituzionali. A questo nucleo tematico si aggiungeranno numerosi momenti di intrattenimento culturale, musicale, teatrale e attività dedicate ai più piccoli. Siamo felici di poter celebrare questo storico traguardo coinvolgendo tutta la cittadinanza, offrendo momenti di intrattenimento e di riflessione sulla storia del porto e di Trieste coscienti del passato ma con uno sguardo orientato al futuro ha detto il presidente **AdSp** Zeno D'Agostino. Abbiamo coinvolto importanti attori istituzionali, economici e culturali proprio per valorizzare la natura multiforme dell'impatto del Porto sul nostro territorio. Per seguire tutti gli eventi sarà possibile collegarsi al sito web dedicato online da oggi e dove debutterà anche il logo delle celebrazioni, creato per l'occasione dallo studio Tassinari/Vetta, che con i differenti caratteri tipografici utilizzati vuole rappresentare i plurimi caratteri della città, così come la molteplicità delle lingue che si fondono e si integrano, arricchendone la comunicazione. Questi gli eventi che accompagneranno le celebrazioni fino alla fine dell'anno: Lunedì 18 Marzo, giorno in cui ricorre il 300° anniversario dell'istituzione del Porto Franco, si terrà il convegno Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto Franco. Futuro commerciale e sviluppo urbano. Con inizio alle ore 10.30 al Teatro Comunale Giuseppe Verdi, l'evento vedrà il porto insieme al Comune di Trieste, Camera di commercio Venezia Giulia, Regione Friuli Venezia Giulia. Giovedì 21 Marzo ore 20.30 alla Torre del Lloyd si terrà il concerto Dal Silenzio del Tempo, in collaborazione con Wunderkammer Trieste che, con Alessandra Sagelli al clavicordo, suonerà musiche di G.F. Handel, W.A. Mozart, C.P.E. Bach, F.J. Haydn, A. Le Carpenter. Le mattine di sabato 23 Marzo e di sabato 6 Aprile saranno dedicate alla scoperta della storia del porto da parte dei bambini dai 5 ai 10 anni, grazie ai laboratori C'era una volta il porto che si terranno alla Torre del Lloyd a cura della paper designer Annalisa Metus. Nella Stazione Marittima di Trieste saranno organizzate, in collaborazione con Laterza Editori, due lezioni sul terzo centenario: Porto Franco. Storia, memoria, fascinazione, identità. Domenica 24 Marzo interverrà Giulio Mellinato sul tema Il Porto franco dalla sua istituzione a oggi. Domenica 31 Marzo l'appuntamento sarà con Mauro Covacich e la lezione Il porto nell'identità e nella cultura di Trieste. Giovedì 4 Aprile alle ore 9.00 al Molo IV si terrà il convegno DocksTheFuture, iniziativa della Commissione europea sul porto del futuro. Domenica 19 Maggio sarà organizzato, per la quinta edizione, l'Open Day al porto di Trieste: quasi 1000 persone potranno scoprire da vicino i segreti del porto, con un'anteprima per gli instagramers venerdì 18 Maggio. Lunedì 20 Maggio si terrà, nell'Aula Magna del Conservatorio Tartini, il concerto Tartiniani in Europa nel Settecento, evento co-finanziato dal programma INTERREG ItaliaSlovenia 2014-2020. Giovedì 23 e domenica 26 Maggio alla Torre del Lloyd si terrà Una tazza di mare in tempesta spettacolo di Roberto Abbiati, liberamente tratto da Moby Dick di Melville. Giovedì 19 Settembre, alle 20.30 nell'Aula Magna del Conservatorio Tartini, avrà luogo il concerto Il violoncello secondo Antonio Vandini e Giuseppe Tartini, evento co-finanziato dal programma INTERREG Italia Slovenia 2014-2020. Da mercoledì 18 a domenica 22 Settembre la nuova collaborazione tra l'Autorità di Sistema portuale e il festival letterario Pordenonelegge si concretizzerà nell'organizzazione di incontri con gli studenti e la presentazione di alcuni libri sul tema della nuova Via della Seta.



Mercoledì 20 e giovedì 21 Novembre, alla Stazione Marittima di Trieste, avrà luogo il convegno Belt and Road Summit. From Vision to Action sul tema della Via della Seta, organizzato da The European House Ambrosetti e dal China Development Institute. A fine Novembre, in data ancora da definire, Wunderkammer Trieste si unirà di nuovo ai festeggiamenti con un evento dedicato al compositore Antonio Vivaldi. Nel primo giorno di festa l'AdSp firmerà anche due memorandum of understanding per implementare le relazioni ferroviarie tra il porto e l'hinterland di riferimento nel Centro-est Europa. Il primo sarà firmato da Andreas Matthä, ceo di ÖBB, Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (Rfi) e Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, il secondo memorandum porterà la firma dello stesso presidente D'Agostino e Erik Regter, executive member del Consiglio di amministrazione di Rail cargo Austria (Rca).

Successo di Trieste è frutto lungimiranza

Al Teatro Verdi primo evento celebrativo del Porto Franco

Massimo Belli

TRIESTE La fondazione del Porto Franco di Trieste ha segnato una data fondamentale non solo per la città di Trieste, ma per tutta la nostra regione perché, dopo il grande sviluppo vissuto sotto l'Impero austroungarico, oggi è nuovamente al centro dell'attenzione internazionale e ha assunto una grande rilevanza nello scacchiere globale. Un successo che non è frutto del caso, ma della lungimiranza di chi ha dato vita a questa struttura e della collaborazione tra le istituzioni, che la Regione continuerà a promuovere. Questo il pensiero espresso dall'assessore alle Infrastrutture e trasporti del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, all'evento celebrativo Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto Franco, organizzato dalla Regione, in collaborazione con il Comune di Trieste, la Camera di commercio Venezia Giulia, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, la Sezione commerciale dell'Ambasciata d'Austria in Italia, Advantage Austria, il Consolato Onorario d'Austria per il Friuli Venezia Giulia e con il sostegno di Öbb Ferrovie Austriache. Pizzimenti ha quindi spiegato che la sua collocazione nel cuore del continente, in un punto d'incontro tra le rotte marittime, ferroviarie e autostradali, rende il porto di Trieste un hub fondamentale per l'Europa nord orientale. Per la crescita dei nostri porti, che devono essere visti in un'ottica di sistema, sono però fondamentali gli investimenti sulla rete delle infrastrutture, ampiamente sostenuti dalla Regione, e una gestione attenta e vigile da parte dell'Autorità di Sistema portuale, come si è dimostrata quella attuale. In merito agli investimenti cinesi e al progetto della Nuova Via della seta, l'assessore ha confermato che la governance totalmente pubblica dell'Autorità di Sistema portuale offre garanzie assolute sul rispetto della sovranità e degli interessi nazionali. Essere esclusi da questa partita sarebbe sbagliato perché i traffici e gli investimenti verrebbero semplicemente spostati su altre aree escludendoci dal mercato globale. Dobbiamo però stabilire un rapporto biunivoco, con vantaggi sia per la Cina sia per il Friuli Venezia Giulia e l'Italia. Il nostro obiettivo, oltre alla crescita economica, è l'aumento dell'occupazione e il miglioramento delle condizioni di lavoro. Il convegno ha permesso di ricordare gli importanti passi compiuti per lo sviluppo del porto di Trieste dalla sua fondazione avvenuta 300 anni or sono e il rapporto simbiotico tra lo scalo commerciale e la città, ma anche di confermare la volontà di potenziare e sviluppare il Porto, che oggi è al centro di un grande interesse internazionale. Numerosi gli ospiti di rilievo sia italiani sia austriaci presenti nella sala del ridotto del Teatro Verdi di Trieste, tra i quali il deputato Massimiliano Panizzut, il vicepresidente della Camera Federale Austriaca dell'Economia, Jurgen Roth, il Console Onorario d'Austria per il Friuli Venezia Giulia, Sabrina Strolego e l'amministratore delegato di Öbb, Andreas Mattha. Intervenendo in apertura il presidente del Land Carinzia, Peter Kaiser, ha rimarcato l'importante ruolo passato, presente e futuro di Trieste nel contesto europeo e sottolineato la rilevanza della collaborazione tra Friuli Venezia Giulia, Veneto e Carinzia, consolidatasi grazie al Gruppo europeo di cooperazione territoriale (Gect) Euregio-Senza confini. Antonio Paoletti, presidente della Camera di commercio Venezia Giulia, ha quindi spiegato che Trieste, in queste ultime settimane, è tornata ad essere il centro del mondo. E lo è di nuovo anche per quella sua unicità che noi celebriamo oggi e che è parte fondamentale del suo Dna imprenditoriale: il Porto Franco. Trecento anni fa la lungimiranza dell'imperatore Carlo VI rese questa città baricentrica in Europa e nel mondo e oggi sempre questa lungimiranza rivista e attualizzata ai nostri tempi, viene interpretata e attuata come una sfida incredibilmente ricca di opportunità. Come presidente camerale sono orgoglioso di far parte di questa squadra per il nuovo Risorgimento di Trieste, come vicepresidente delle Camere di commercio Italiane vi assicuro che il nostro Paese ci sta guardando con grande attenzione e crede nelle potenzialità di Trieste. Il presidente camerale ha quindi osservato che a chi in questi giorni ci vuole insegnare cosa dobbiamo fare, replichiamo con i fatti, con la storia, con la competenza, ringraziando per l'attenzione, ma rispondendo con fermezza che siamo capaci di agire nel rispetto delle

leggi europee, italiane e del commercio internazionale, perché da almeno trecento anni sappiamo fare il nostro mestiere. Il presidente dell'AdSp del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, ha quindi spiegato che oggi celebriamo un momento storico straordinario, che è al contempo passato e futuro. La storia del Porto Franco è infatti diventata in questo ultimo periodo di eccezionale attualità, rilevante non solo per Trieste ma anche a livello nazionale e internazionale. Ricordare questo passato ci aiuta a individuare con maggiore chiarezza le linee strategiche di sviluppo del porto e della città di Trieste. Uno sviluppo che non può essere solo economico ma che deve essere anche culturale e relazionale e che si fonda su una innovazione fondamentale, il ruolo dell'Autorità portuale ovvero quello di creare valore e occupazione per le imprese e per il Paese. I due memorandum of understanding che saranno firmati questo pomeriggio dall'Autorità con Öbb e Rfi e dall'Autorità con Rail Cargo Austria sono parte di questo grande progetto di sviluppo che porta Trieste nel cuore dell'Europa, con cui sussiste un legame fortissimo. Il sindaco Roberto Dipiazza ha sottolineato il grande lavoro messo in atto per ottenere i migliori risultati dal recupero del Porto Vecchio. Non solo piani e progetti, ma cantieri già avviati: le opere di urbanizzazione dell'area, i sottoservizi da piazza Libertà, i lavori alle nuove rotatorie e alla viabilità (16 milioni di euro), senza dimenticare il nuovo Centro congressi che sarà pronto per Esos 2020 (con un investimento pubblico/privato di 11 milioni di euro) e ancora il trasferimento del Polo Museale al Magazzino 26 (33 milioni di euro). Qui si parlava di Europa quando ancora l'Europa non c'era ha detto il primo cittadino -. Se trecento anni fa Carlo VI, che oggi possiamo tranquillamente definire uno statista, ha avuto l'intuizione e la lungimiranza di creare una zona franca nel Porto Vecchio, oggi tutti insieme, con lo stesso comune impegno e la volontà di fare sistema, siamo chiamati a valorizzare e a elevare quelli che erano magazzini di merci in progetti concreti, in nuovi magazzini, in centri di idee e di sviluppo, per realizzare un nuovo rinascimento della città e del suo territorio. Il futuro di Trieste è già in atto ha concluso -, oggi siamo al centro di interessi economici e commerciali che ci riportano in primo piano nei mercati internazionali. Sta a noi guidare questo sviluppo con responsabilità e intelligenza, per offrire prosperità e crescita alle nuove generazioni.

Il Porto di Trieste firma due memorandum of understanding

Trieste, 18 marzo 2019 Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale Zeno D'Agostino ha firmato oggi, presso la Sala Rossa della Torre del Lloyd a Trieste, due memorandum of understanding per implementare le relazioni ferroviarie tra il porto di Trieste e l'hinterland di riferimento nel Centro-est Europa: il primo con le società ferroviarie ÖBB-INFRA e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e il secondo con Rail Cargo Austria (RCA). Obiettivo dei memorandum è rafforzare i collegamenti tra il nodo logistico del Porto di Trieste, strategico per il Friuli Venezia Giulia e l'intero Nordest, e la rete ferroviaria europea, promuovendo lo sviluppo dei servizi intermodali in particolare tra lo scalo giuliano e i terminal marittimi e terrestri del continente centro-orientale. La firma di questi due memorandum è importantissima ha dichiarato il presidente dell'Autorità Zeno D'Agostino perché è stato proprio lo sviluppo delle attività intermodali e ferroviarie, in particolare della ferrovia austriaca, a determinare il risveglio del nostro porto in questi ultimi anni. Come in un ritorno al passato, le logiche che sottostavano allo sviluppo portuale secoli fa sono le stesse che oggi si riconfigurano e che fanno del porto di Trieste oggetto di attenzioni a livello globale. Credo sia uno dei pochissimi casi, se non l'unico aggiunge D'Agostino - in cui l'ente gestore di un'infrastruttura logistica portuale non transfrontaliera raggiunge un accordo con i grandi gestori di reti e servizi ferroviari di due Paesi, Italia e Austria, per andare a delineare le ipotesi future di analisi e di investimento. Gli accordi definiti sono molto concreti e permetteranno di pianificare al meglio lo sviluppo futuro del porto di Trieste, offrendo garanzie sia a chi già vi opera sia ai potenziali futuri investitori. L'accordo siglato oggi a Trieste impegna le parti a condividere una comune strategia di sviluppo finalizzato all'ottimizzazione dei processi logistici, attraverso il potenziamento della rete e il conseguente incremento di capacità dei terminal di destinazione. Concretamente i memorandum condurranno i firmatari a valutare possibili ammodernamenti, nuove opere e la rimozione di eventuali colli di bottiglia, al fine di agevolare l'attività dei vettori ferroviari. Trieste è un modello da seguire per quanto riguarda l'efficienza dell'interconnessione di diverse modalità di trasporto. Qui navi e ferrovia sono collegate e formano una catena logistica ottimale. Siamo molto orgogliosi che Rail Cargo Austria sia un partner logistico importante per il Porto Franco di Trieste ha dichiarato Andreas Matthä CEO di ÖBB Come partner integrato, dotato di una forte rete ferroviaria, vogliamo dare un ulteriore impulso al trasporto merci via treno, così da garantire una tipologia di trasporto economica e rispettosa dell'ambiente. Siamo certi che, insieme ai nostri partner italiani, continueremo su questa strada anche in futuro. "L'accordo di oggi - ha sottolineato Christian Colaneri, Direttore Commerciale di Rete Ferroviaria Italiana rappresenta un ulteriore passo verso un modello di integrazione che ha come obiettivo lo sviluppo del trasporto merci su rotaia e l'intermodalità. La collaborazione con il porto di Trieste e con ÖBB Infrastruktur rientra proprio in questa strategia, che RFI sta portando avanti su tutto il territorio nazionale e che punta a migliorare sempre più la connettività fra i porti e la rete ferroviaria, con l'obiettivo finale di agevolare lo shift modale, con benefici per il sistema logistico nazionale, per l'economia, per l'ambiente. Nel giorno in cui ricorrono i 300 anni dell'istituzione da parte dell'Imperatore Carlo VI del Porto Franco di Trieste gli accordi siglati oggi rivestono una particolare valenza, sia dal punto di vista operativo, sia in ottica strategica. Sotto il profilo operativo, infatti, il traffico ferroviario destinato ai mercati austriaci, ungheresi, cechi e slovacchi negli ultimi anni si è intensificato notevolmente, come testimoniano i dati relativi al servizio su Budapest. Nato nel 2015 con una coppia di treni a settimana in transito dallo scalo giuliano alla capitale ungherese, nel 2019 il servizio ha raggiunto una programmazione di 20 coppie di treni settimanali. La necessità di sempre maggiori e più efficienti collegamenti intermodali sui mercati di riferimento del Centro-est Europa ha inoltre portato a una intensificazione delle attività con Rail Cargo Austria, il più importante operatore ferroviario del porto, che ha movimentato nel 2018 quasi 3000 treni da e per le varie destinazioni. A ciò si aggiungono l'evoluzione degli scenari geopolitici, l'attuazione del Piano Regolatore del Porto e la crescita della domanda di mercato: ingredienti che giustificano la volontà del Porto di Trieste da un lato e delle società ferroviarie dall'altro di implementare i servizi già esistenti e di ipotizzare per il futuro la creazione di

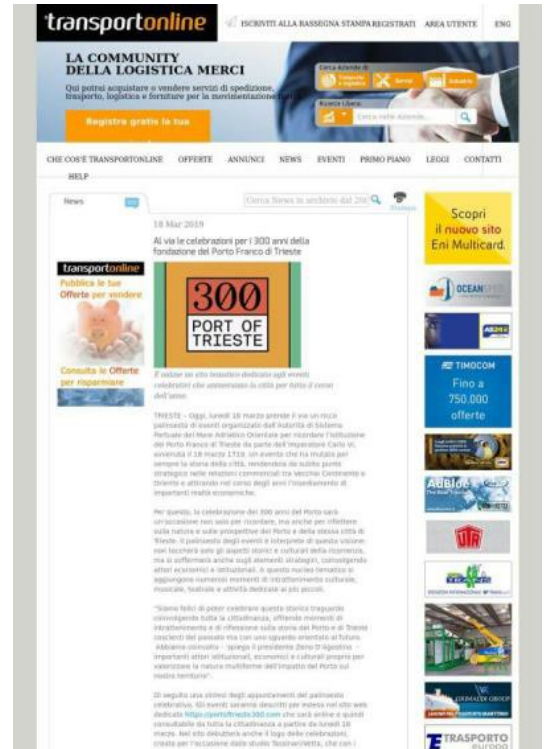


nuove connessioni, data l'ampia capacità ferroviaria, il revamping della Stazione di Campo Marzio e la prossima riapertura di Aquilinia. Inoltre, la firma dei due memorandum of understanding contribuirà ad accrescere le attività e il ruolo operativo di Adriafer, società controllata Autorità di Sistema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

Al via le celebrazioni per i 300 anni della fondazione del Porto Franco di Trieste

TRIESTE Oggi, lunedì 18 marzo prende il via un ricco palinsesto di eventi organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per ricordare l'istituzione del Porto Franco di Trieste da parte dell'Imperatore Carlo VI, avvenuta il 18 marzo 1719. Un evento che ha mutato per sempre la storia della città, rendendola da subito punto strategico nelle relazioni commerciali tra Vecchio Continente e Oriente e attirando nel corso degli anni l'insediamento di importanti realtà economiche. Per questo, la celebrazione dei 300 anni del Porto sarà un'occasione non solo per ricordare, ma anche per riflettere sulla natura e sulle prospettive del Porto e della stessa città di Trieste. Il palinsesto degli eventi è interprete di questa visione: non toccherà solo gli aspetti storici e culturali della ricorrenza, ma si soffermerà anche sugli elementi strategici, coinvolgendo attori economici e istituzionali. A questo nucleo tematico si aggiungono numerosi momenti di intrattenimento culturale, musicale, teatrale e attività dedicate ai più piccoli. Siamo felici di poter celebrare questo storico traguardo coinvolgendo tutta la cittadinanza, offrendo momenti di intrattenimento e di riflessione sulla storia del Porto e di Trieste coscienti del passato ma con uno sguardo orientato al futuro. Abbiamo coinvolto - spiega il presidente Zeno D'Agostino - importanti attori istituzionali, economici e culturali proprio per valorizzare la natura multiforme dell'impatto del Porto sul nostro territorio. Di seguito una sintesi degli appuntamenti del palinsesto celebrativo. Gli eventi saranno descritti per esteso nel sito web dedicato <https://portoftrieste300.com> che sarà online e quindi consultabile da tutta la cittadinanza a partire da lunedì 18 marzo. Nel sito debutterà anche il logo delle celebrazioni, creato per l'occasione dallo studio Tassinari/Vetta, che con i differenti caratteri tipografici utilizzati vuole rappresentare i plurimi caratteri della città, così come la molteplicità delle lingue che si fondono e si integrano, arricchendone la comunicazione. Palinsesto degli eventi celebrativi

Lunedì 18 marzo, giorno in cui ricorre il 300° anniversario dell'istituzione del Porto Franco, si terrà il convegno Trieste Città-Porto: 300 anni di Porto Franco. Futuro commerciale e sviluppo urbano. Con inizio alle ore 10.30 al Teatro Comunale Giuseppe Verdi, l'evento vedrà il Porto insieme al Comune di Trieste, Camera di Commercio Venezia Giulia, Regione Friuli Venezia Giulia. Giovedì 21 marzo ore 20.30 alla Torre del Lloyd si terrà il concerto Dal Silenzio del Tempo, in collaborazione con Wunderkammer Trieste che, con Alessandra Sagelli al clavicordo, suonerà musiche di G.F. Handel, W.A. Mozart, C.P.E. Bach, F.J. Haydn, A. Le Carpenter. Le mattine di sabato 23 marzo e di sabato 6 aprile saranno dedicate alla scoperta della storia del Porto da parte dei bambini dai 5 ai 10 anni, grazie ai laboratori C'era una volta il porto che si terranno alla Torre del Lloyd a cura della paper designer Annalisa Metus. Nella Stazione Marittima di Trieste saranno organizzate, in collaborazione con Laterza Editori, due lezioni sul terzo centenario: Porto Franco. Storia, memoria, fascinazione, identità. Domenica 24 marzo interverrà Giulio Mellinato sul tema Il Porto franco dalla sua istituzione a oggi. Domenica 31 marzo l'appuntamento sarà con Mauro Covacich e la lezione Il porto nell'identità e nella cultura di Trieste. Giovedì 4 aprile 2019 alle ore 9.00 al Molo IV si terrà il convegno DocksTheFuture, iniziativa della Commissione Europea sul porto del futuro. Domenica 19 maggio sarà organizzato, per la quinta edizione, l'Open Day al Porto di Trieste: quasi 1000 persone potranno scoprire da vicino i segreti del porto, con un'anteprima per gli instagramers venerdì 18 maggio. Lunedì 20 maggio si terrà, nell'Aula Magna del Conservatorio Tartini, il concerto Tartiniani in Europa nel Settecento, evento co-finanziato dal programma INTERREG Italia Slovenia 2014-2020. Giovedì 23 e domenica 26 maggio alla Torre del Lloyd si terrà Una tazza di mare in tempesta spettacolo di Roberto Abbiati, liberamente tratto da Moby Dick di Melville. Giovedì 19 settembre, alle 20.30 nell'Aula Magna del Conservatorio Tartini, avrà luogo il concerto Il violoncello secondo Antonio Vandini e Giuseppe Tartini, evento co-finanziato dal programma INTERREG Italia Slovenia 2014-2020. Da mercoledì 18 a domenica 22 settembre la nuova collaborazione tra l'Autorità di Sistema Portuale e il festival letterario Pordenonelegge si concretizzerà nell'organizzazione di incontri con gli studenti e la presentazione di alcuni libri sul tema della nuova Via della Seta. Mercoledì 20 e giovedì 21 novembre, alla Stazione Marittima di Trieste, avrà luogo il convegno Belt and Road Summit. From Vision to Action sul tema della Via della



Seta, organizzato da The European House Ambrosetti e dal China Development Institute. A fine novembre, in data ancora da definire, Wunderkammer Trieste si unirà di nuovo ai festeggiamenti con un evento dedicato al compositore Antonio Vivaldi. Infine, illycaffè realizzerà una tazzina celebrativa per festeggiare con creatività e gusto i 300 anni del Porto Franco. Sono, inoltre, in corso di definizione presentazioni di libri, convegni tematici e incontri nelle scuole per raccontare il ruolo che riveste il Porto per l'economia del territorio.

Venezia e Rovigo vogliono la Zes

Le firme hanno richiesto del tempo: erano in tanti - categorie economiche, i prefetti delle province di Venezia e Rovigo, i rappresentanti della Regione e tanti sindaci, anche quelli di zone di non direttamente interessate - a Ca' Farsetti per sottoscrivere lettera d'intenti che verrà inviata al Governo italiano per richiedere l'avvio, entro il 31 dicembre 2019, del procedimento per l'istituzione di una Zes (Zone Economiche Speciali) nell'area metropolitana di Venezia e Rovigo. «Non è la richiesta degli industriali, ma di un intero territorio - chiarisce il presidente degli industriali Vincenzo Marinese - unito dalla volontà di creare occupazione e valore aggiunto; una esigenza di tutti, per una crescita sana, che abbia radici fondate sullo sviluppo». Sullo sfondo ci sono molti temi di attualità: le inchieste sulla criminalità organizzata che hanno portato a una raffica di arresti nei giorni scorsi, cui contrapporre una economia pulita e sana, ma anche quell'autonomia che ancora appare lontana: «Non chiediamo una zona economica speciale contro o a scapito di qualcun altro - scandisce Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porto di Venezia e Chioggia - Se quest'area viene messa in condizione di esprimere tutte le proprie potenzialità, il beneficio ricade sull'intero Paese». competitività 02 aprile 2018 La Zona economica speciale della Calabria: prove di rilancio per Gioia Tauro E per Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia e promotore del contributo d'accesso alla città, «un'arma in più se vogliamo combattere la monocultura turistica di Venezia. Questo è un territorio che vuole riposizionarsi, far ripartire le fabbriche e il lavoro, rendersi più efficiente. E lo facciamo proponendo un modello nuovo, partecipato, che può essere esportato come esempio». Oggi dunque il primo atto formale. Nel corso dell'ultima assemblea la Confindustria dell'Area Metropolitana di Venezia e Rovigo aveva presentato il piano industriale della Zes, affidato a EY. Attualmente sono attive nel mondo più di 4mila tra Zone franche e Zone economiche speciali, in cui vengono impiegati 68 milioni di lavoratori e dove si attivano scambi commerciali per 500 miliardi di dollari all'anno. Le Zes sono territori che si contraddistinguono per benefici fiscali e per la possibilità di usufruire di alcune semplificazioni procedurali e doganali per realizzare condizioni favorevoli alle imprese. In Europa se ne contano 800. In particolare l'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea prevede la possibilità, per il periodo 2014-2020, di costituire delle Zes anche in alcune aree del Nord Italia, tra cui le zone di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale e Tronchetto nel Comune di Venezia e, nella Provincia di Rovigo, i comuni di Bergantino, Ceneselli, Trecenta, Bagnolo di Po, Fiesse Umbertoiano, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmasa, Castelnovo Bariano e Melara. L'esempio principe è quello della Polonia: una nazione in cui dal 1994 sono attive 14 Zes per una superficie totale di quasi 20mila ettari (10volte Porto Marghera), per circa 300mila nuovi posti di lavoro e oltre 25 miliardi di euro di investimenti: un contributo - secondo lo studio - determinante al balzo in avanti del Pil polacco, cresciuto in sette anni del 27%. industria 27 febbraio 2018 La Sardegna accelera sulle Zes: credito d'imposta del 50% sugli investimenti L'area metropolitana di Venezia e Rovigo dispone attualmente di circa 385 ettari di aree industriali che non producono alcun reddito, né per le imprese, né per i cittadini e nemmeno per lo Stato o gli enti locali perché non producono entrate fiscali (Iva, Imu, Ires). Se si creasse una Zes - zona economica speciale - si potrebbero secondo il piano industriale creare 26.600 nuovi posti di lavoro e 2,4 miliardi di investimenti. Oggi di fatto in Italia ci sono solo due Zes a Sud, «ma le Regioni non hanno ancora provveduto ad attuarle. La Zona che noi proponiamo avrebbe anche il record di essere la prima istituita su richiesta di un territorio e non calata dall'alto. Ci sono già imprese disponibili e interessate a riportare produzione e logistica qui, potrebbe iniziare una nuova ondata di reshoring», sottolinea Marinese. Attualmente la legge italiana «consente le Zes soltanto per le Regioni del Sud Italia: serve una modifica che ne autorizzi la creazione anche al Nord nelle aree depresse come da definizione europea, e uno stanziamento da 250 milioni a copertura del beneficio fiscale e per allargare la zona franca; niente a confronto dei benefici attesi». Aspettando i necessari passaggi formali, la Zes veneziana si prepara a presentarsi agli investitori in un tour organizzato con Ice ed EY che prevede tappe a Francoforte, New York

Questo sito utilizza cookie, anche di terze parti, per inviarti pubblicità e servizi in linea con le tue preferenze. Se non accetti di più o vuoi sapere di più, vai su [il tuo cookie](#). Chiudendo questo banner, accetti questa politica e i cookie. Qualsiasi tua modifica sarà salvata automaticamente.

INDUSTRIA SERVIZI CONSUMI LAVORO EXPORT FONDI E STORI D'IMPRESA AGRICOLTURA TURISMO MARITTIMA RAPPORTI

Venezia e Rovigo vogliono la Zes

di Barbara Cacciari | 02 aprile 2018



Le firme hanno richiesto del tempo: erano in tanti - categorie economiche, i prefetti delle province di Venezia e Rovigo, i rappresentanti della Regione e tanti sindaci, anche quelli di zone di non direttamente interessate - a Ca' Farsetti per sottoscrivere lettera d'intenti che verrà inviata al Governo italiano per richiedere l'avvio, entro il 31 dicembre 2019, del procedimento per l'istituzione di una Zes (Zone Economiche Speciali) nell'area metropolitana di Venezia e Rovigo.

«Non è la richiesta degli industriali, ma di un intero territorio - chiarisce il presidente degli industriali Vincenzo Marinese - unito dalla volontà di creare occupazione e valore aggiunto; una esigenza di tutti, per una crescita sana, che abbia radici fondate sullo sviluppo». Sullo sfondo ci sono molti temi di attualità: le inchieste sulla criminalità organizzata che hanno portato a una raffica di arresti nei giorni scorsi, cui contrapporre una economia pulita e sana, ma anche quell'autonomia che ancora appare lontana: «Non chiediamo una zona economica speciale contro o a scapito di qualcun altro - scandisce Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porto di Venezia e Chioggia - Se quest'area viene messa in condizione di esprimere tutte le proprie potenzialità, il beneficio ricade sull'intero Paese».

I PIÙ LETTI DI ECONOMIA

1. **IL COMANDO: FEDERICA BERTA AL SUO PRIMO**
Niente alla Scala, regala l'offerta del marito. Solo meditazione e stile
2. **LA PIATTAFORMA**
I bancari chiedono 200 euro e il diritto alla disconnessione
3. **PARANZO**
Difenditi, così i capogruppi frenano, ma corrono saloni ed edifici
4. **PATTE PER IL SUD, SPESA MINO DEL 5%**
La bella dei fondi per il Sud sempre rilanciata ma sempre accoppiata
5. **VALICIONE E INCHIESTA**
Il Muro degli Iliad si sbriciola: 5 miliardi di euro

e Londra.

Informazioni Marittime

Venezia

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

Per l' AdSP Mar Adriatico Settentrionale, il provvedimento di tutela metterebbe a rischio il trasporto urbano di merci e persone

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico Settentrionale ha proceduto, "come atto dovuto", a proporre un ricorso gerarchico per ribadire la competenza sulle aree interessate dal provvedimento di tutela del canale della Giudecca, così come previsto dalla legge. L' iniziativa è annunciata dall' Authority in un comunicato, nel quale è specificato che il ricorso avverso è rivolto al Mibac e sulla questione grandi navi da crociera. Sulla sensibilità alla questione ambientale, rileva l' **Autorità** è la testimonianza "delle numerose iniziative e politiche volte a garantire piena integrazione della sostenibilità ambientale e della sostenibilità economica delle attività portuali". Il ricorso è "una decisione volta a tutelare l' integrazione della sostenibilità ambientale ed economica delle attività portuali - aggiunge - ma, ancor più, a tutelare l' operatività del Canale della Giudecca a favore dei cittadini di Venezia". "L' imposizione di un vincolo, così come formulata dal ministero per i Beni e le attività culturali sul Canale della Giudecca e sul Bacino di San Marco - conclude l' **Autorità** - metterebbe infatti a serio rischio la possibilità non solo di transito delle navi da crociera, di qualsiasi stazza, ma anche il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone che ricorrono, per operare, agli spazi dati in concessioni a soggetti privati e pubblici".

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **No cookie** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner acconsenti al loro utilizzo.

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

INFRASTRUTTURE 18/03/2019

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha proceduto, "come atto dovuto", a proporre un ricorso gerarchico per ribadire la competenza sulle aree interessate dal provvedimento di tutela del canale della Giudecca, così come previsto dalla legge. L'iniziativa è annunciata dall'Authority in un comunicato, nel quale è specificato che il ricorso avverso è rivolto al Mibac e sulla questione grandi navi da crociera.

Sulla sensibilità alla questione ambientale, rileva l'Autorità è la testimonianza "delle numerose iniziative e politiche volte a garantire piena integrazione della sostenibilità ambientale e della sostenibilità economica delle attività portuali". Il ricorso è "una decisione volta a tutelare l'integrazione della sostenibilità ambientale ed economica delle attività portuali - aggiunge - ma, ancor più, a tutelare l'operatività del Canale della Giudecca a favore dei cittadini di Venezia".

"L'imposizione di un vincolo, così come formulata dal ministero per i Beni e le attività culturali sul Canale della Giudecca e sul Bacino di San Marco - conclude l'Autorità - metterebbe infatti a serio rischio la possibilità non solo di transito delle navi da crociera, di qualsiasi stazza, ma anche il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone che ricorrono, per operare, agli spazi dati in concessioni a soggetti privati e pubblici".

Condividi: [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#)

TAG: [PORTI](#) [POLITICHE MARITTIME](#)

Articoli correlati

R.L. FERRARI & CO.
R.L. FERRARI & CO.
R.L. FERRARI & CO.

CARGOMAR
CARGOMAR
CARGOMAR

SMET
SMET
SMET

GRUPPO LAGHEZZA
GRUPPO LAGHEZZA
GRUPPO LAGHEZZA

FOCUS

I cinesi arriveranno comunque, il problema sarà come spostare i loro container

Vista da queste parti, la sindrome cinese che sembra addensarsi su un' Italia pronta a farsi invadere da merci e denari in arrivo sulla Via della Seta, non suscita grandi ossessioni. Sarà perché un po' di soldi sono già qui, sotto forma di partecipazione al 49,9% nella piattaforma contenitori di Apm Terminals (da leggersi come 75 milioni di euro investiti nell' opera), ma anche - e soprattutto - perché le merci, quando arriveranno, anziché invaderci potrebbero fermar si sulla battaglia e impilarsi sui piazzali.

Se questo non dovesse accadere, sarà merito della comunità vadese, sia per spirito di sopportazione sia per l' impossibilità di imporre regole stringenti al flusso dei traffici portuali dopo che per 11 anni - tanti ne sono trascorsi dalla firma sugli accordi per il nuovo terminal - nessuno ha pensato seriamente a come far uscire le merci da Vado Ligure. La settimana scorsa i rappresentanti di Savona, convocati in audizione al Senato per fare il punto sull' Area di Crisi, si sono ritrovati a elencare la lista della spesa, dal progetto di casello a Bossarino sulla A10 ai lavori per "adeguare" il raccordo verso gli svincoli di Savona. Opere in ritardo che avrebbero dovuto invece procedere di pari passo con quelle portuali. Eppure per la "superstrada" Vado - Savona i soldi sono disponibili e anche il nuovo casello non dovrebbe essere una questione di fondi.

Un aiuto a sbloccare i lavori potrebbe arrivare dal Piemonte, dove l' insofferenza per le infrastrutture incompiute è arrivata a livelli di guardia. In provincia di Cuneo sono bloccati i lavori sul Tenda e mancano all' appello 9 km sull' autostrada Cuneo - Asti, che è in concessione alla Sias del gruppo Gavio, come l' Autostrada dei Fiori. C' è una ripresa di mobilitazione, con presidi e con la provocazione del sindaco di Alba: niente tasse allo Stato finché i cantieri saranno riaperti.

L' uscita dall' impasse è ovviamente sollecitata dal gruppo Gavio che, impegnato su più fronti con il governo, dal rinnovo delle concessioni al piano degli investimenti, po trebbe - grazie alla spinta delle comunità locali - concludere un' intesa complessiva in grado anche di sciogliere il nodo di Bossarino. Se tutto filasse liscio, ci vorranno comunque anni per i lavori, ben oltre i tempi in cui la piattaforma di Vado andrà a regime.

L' altro aspetto del problema sono le ferrovie. L' impegno era quello di attrezzarsi per trasferire su rotaia il 40% dei traffici generati dal terminal di Apm. Ovvero organizzare un sistema capace di trasportare oltre Appennino 300 mila contenitori all' anno. Utilizzando eventuali capacità residue sulla tratta Vado Ligure - Sampierdarena (e poi oltre i Giovi) ma soprattutto puntando sulle storiche linee per il Piemonte. Linee che però non vanno bene, né per pendenza (sono le più ripide di tutto il Nord Ovest), né per sagoma dei treni né per la loro lunghezza massima, sotto gli standard europei. Peccato che, sollecitata in varie sedi, Rfi (le già Ferrovie dello Stato), abbia sempre avvertito di non avere soldi da spendere su quelle linee. Venerdì ci sarà un altro convegno ad Alessandria, con poche speranze che dal cilindro possa uscire qualche coniglio. Nel frattempo il sottosegretario (ligure) ai Trasporti Edoardo Rixi prova a spargere ottimismo sull' incompiuto raddoppio tra Finale e Andora. Serviranno molti soldi, circa 1.500 milioni, ma soprattutto Rixi aggiunge alcune centinaia di milioni "per adeguare l' intera linea". Come a dire che il raddoppio a monte è già acciacciato prima ancora di essere finito.



Il Secolo XIX
Genova, Voltri

Bacini di carenaggio la decisione a luglio

Sull' affidamento a privati dei bacini di carenaggio del porto di Genova il Consiglio di Stato, a cui di fatto spetta ormai l' ultima parola, ha deciso di prendersi ulteriore tempo. L' organo ha rimandato al 25 luglio la trattazione nel merito e affidato a due tecnici appositamente nominati la verifica di alcuni aspetti inerenti la natura del servizio dei bacini, la sua rilevanza economica anche in ter mini di investimenti, la durata della concessione, la fungibilità degli impianti. A spiegarlo, in una nota, è l' **Autorità di sistema portuale**: «Il Consiglio di Stato ha assegnato a questi specialisti 90 giorni di tempo per compiere le valutazioni loro assegnate ed ha rinviato la decisione sui ricorsi all' udienza del 25 luglio 2019». L' Authority, che definisce l' ordinanza istruttoria depositata oggi dal massimo giudice amministrativo «un provvedimento interlocutorio per verifiche tecniche», nel febbraio 2018 aveva avviato una gara pubblica per l' affidamento a privati, con una concessione di 25 anni, dei 5 bacini di carenaggio del porto genovese, fino a quel momento gestiti dalla società a maggioranza pubblica Ente Bacini (controllata dalla stessa **Autorità**). La gara era quindi stata aggiudicata all' unica offerente, l' Ati costituita da San Giorgio del Porto, T. Mariotti, Amico & Co e Fincantieri, ma Zincaf e Polipodio, altri due operatori del settore delle riparazioni navali, avevano presentato ricorso al Tar delle Liguria, ottenendo l' annullamento dell' intera procedura. Giudizio contro cui l' Autorità si era a sua volta appellata al Consiglio di Stato, nella speranza di veder cancellato il provvedimento del Tar e ripristinato l' esito della gara e la conseguente aggiudicazione della gestione dei bacini, per 25 anni, a San Giorgio del Porto, T. Mariotti, Amico & Co e Fincantieri. Ricorso che avrà una risposta soltanto il prossimo 25 luglio.

-



La sentenza

Ente Bacini ai privati il Consiglio di Stato rinvia

Sull'affidamento a privati dei bacini di **carenaggio** del porto di Genova il Consiglio di Stato, a cui di fatto spetta ormai l'ultima parola, ha deciso di prendersi ulteriore tempo. L'organo ha rimandato al 25 luglio la trattazione nel merito e affidato a due tecnici appositamente nominati la verifica di alcuni aspetti inerenti la natura del servizio dei bacini, la sua rilevanza economica anche in termini di investimenti, la durata della concessione, la fungibilità degli impianti. A spiegarlo, in una nota, è l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che aggiunge: "Il Consiglio di Stato ha assegnato a questi specialisti 90 giorni di tempo per compiere le valutazioni loro assegnate ed ha rinviato la decisione sui ricorsi all'udienza del 25 luglio 2019".

L'autorità, che definisce l'ordinanza istruttoria depositata oggi dal massimo giudice amministrativo "un provvedimento interlocutorio per verifiche tecniche", nel febbraio 2018 aveva avviato una gara pubblica per l'affidamento a privati, con una concessione di 25 anni, dei 5 bacini di **carenaggio** del porto genovese, fino a quel momento gestiti dalla società a maggioranza pubblica Ente Bacini (controllata dalla stessa authority).

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La sfida delle infrastrutture

Navi, terminal, diga già sbarcata in Liguria la Via della Seta

Cosco ha a Genova la sua base mediterranea ed è azionista della piattaforma di Vado. Il colosso Cccc in corsa per progettare l'opera

MASSIMO MINELLA

In principio era la Dainty River, portacontainer da nemmeno duemila pezzi lunga 188 metri, che il 5 maggio del 1994, cioè 25 anni fa, inaugurava il porto di Pra'-Voltri. Da allora molto è cambiato: le dimensioni e il carico delle navi (le portacontainer di ultima generazione arrivano a 20mila teu); i volumi di traffico e il lavoro in **banchina**; la proprietà del terminal, che dal gruppo Fiat è passato alla Port Authority di Singapore, Psa, il gigante mondiale del terminalismo **marittimo**. Non sono cambiati però, i clienti come la compagnia di Stato cinese Cosco, all'epoca proprietaria della nave, e l'agente **marittimo** che la rappresenta, la Fratelli Cosulich. Non è cambiata, anzi è cresciuta la forza del traffico proveniente dall'Asia che, per i porti della Liguria, è un dato di fatto. Per questo parlare di "Via della Seta" come progetto a cui opporsi o consegnarsi è concettualmente scorretto. Già oggi, infatti, il trenta per cento dell'interscambio del porto di Genova è con la Cina. Cosco, inoltre, ha qui la sua base operativa per il Mediterraneo e ha costituito la prima joint venture paritetica con una società italiana, Coscos. Altro discorso è come e fino a che punto implementare questa collaborazione economica e commerciale. E qui può avere un senso la riflessione sulla nuova Via della Seta lanciata dal presidente Xi Jinping che verrà ufficializzata nei prossimi giorni con la firma di un Memorandum fra i governi cinese e italiano. È forte, infatti, soprattutto nell'ala leghista di governo, il timore di far "irritare" gli alleati americani, vincolando Genova e Trieste, i due porti potenziali terminali marittimi del progetto "One Belt One Road- Obor a un'operazione geopolitica più complessa. Per questo gli scali in questione usciranno dai documenti ufficiali, anche se saranno sicuramente oggetto di riflessione. Nulla però, al di là delle alleanze politiche, cambierà sul fronte commerciale, perché sarà sempre il mercato a decidere le destinazioni e le rotte. E fino a che sarà più conveniente di circa 200 dollari portare un container da Hong Kong a Stoccarda "via Rotterdam" invece che "via Genova" nulla cambierà sullo scacchiere del business. Certo, si può e si deve cercare di invertire la rotta, creando le condizioni per recuperare competitività. La strada obbligata, da questo punto di vista, è rappresentata dalle infrastrutture, a cominciare dal Terzo Valico che sarà comunque pronto fra cinque anni. Nel frattempo, non si fermano gli interessi cinesi in Liguria, a dimostrazione di come l'economia corra sempre parallela (e spesso un po' più avanti) della politica.

Cosco ha infatti rilevato il 40% del capitale della società concessionaria del terminal di Vado Ligure, affiancata dal porto di Qingdao, che ha acquisito un altro 9% (il 51 è della danese Apm Terminals). Il colosso cinese delle costruzioni Cccc, infine, ha stretto una collaborazione con l'autorità, candidandosi per la progettazione della nuova diga foranea. Se dovesse aggiudicarsi il bando non potrà però essere il soggetto destinato alla costruzione materiale dell'opera. E lo stesso potrebbe valere anche per il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri Ponente della Fincantieri, che necessita di un nuovo accordo di programma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Intervista

Rixi: "Concessioni, si cambia palla al porto se qualcuno decide di cedere le azioni"

Sulla Via della Seta, Edoardo Rixi è fra i sostenitori della "terza via", che non è di chiusura secca alla Cina, ma nemmeno di consegna totale al re del business marittimo.

«Sono sempre per una soluzione negoziale» dice alla vigilia della firma del memorandum fra i due governi. Ma, più in generale, il viceministro invita a una riflessione profonda sulle regole che oggi governano i moli, dando alle autorità portuali compiti maggiori rispetto a quelli attuali, soprattutto in materia concessoria.

Viceministro Rixi, la Cina si prepara davvero a "occupare" i porti italiani come sostengono alcuni?

«Per piacere, non cadiamo in questi errori figli soprattutto di chi non conosce l'argomento di cui parla. Gli operatori cinesi e asiatici dialogano già da anni con i porti italiani. Bisogna continuare a farlo con lo strumento del dialogo, con regole trasparenti. E questo vale per i porti, ma anche per le telecomunicazioni».

E l'impegno dell'authority con il colosso delle costruzioni Cccc come lo vede?

«Il gruppo cinese si è candidato per il bando sulla progettazione della diga. È chiaro che un soggetto simile non può pensare anche di costruirla. Che facciamo sennò? Costruisce chi decide come va progettata l'opera in barba al codice degli appalti? La faranno aziende italiane».

Per Genova e Trieste diventare terminali marittimi della Via della Seta sarebbe una grande occasione...

«Non lo si diceva con un testo, ma mostrandosi competitivi. E questo può accadere solo mettendo in campo infrastrutture come il Terzo Valico, la Gronda, la Tav. E poi Genova e Trieste sono porti che vanno in giro per il mondo alla ricerca di traffici. Genova è la porta per il Nord Europa, Trieste attraverso la Slovenia con l'Est, può servire l'Austria e l'Ungheria».

Bisogna riflettere in questi termini, senza dimenticare che la grande sfida si giocherà poi sull'Africa. Insomma, non chiudiamoci a priori su un mercato o una rotta, andiamo a confrontarci su prospettive più ampie, mettendoci in gioco consapevoli che nulla è già deciso».

In che senso?

«Nel senso che se Suez raddoppia non è automatico che questo avvenga anche per il porto di Genova. È una sfida che si deve giocare. Lasciando perdere i discorsi di chi dice che stiamo per consegnare ad altri i nostri porti».

Non accadrà?

«Ma scusi, le autorità sono enti pubblici non economici, emanazione dello Stato. Noi possiamo pensare di venderli a qualcuno? La verità è che oggi noi assistiamo a un dibattito fra due estremi, non fare niente oppure aprirsi totalmente».

E lei da che parte sta?

«Sto in mezzo, aprirsi con moderazione, rispettando i patti».

È l'unico modo per capire se la Via della Seta è un'opportunità.

Capisco che è una riflessione complessa, oltre che un'operazione geopolitica. Ma altri hanno già firmato, come i porti del Nord Europa. Non a caso, oggi l'unico treno merci per la Cina è gestito dalle ferrovie tedesche».



Parlava del ruolo pubblico delle autorità e del loro confronto con il mercato. Che cosa andrebbe cambiato, secondo lei?

«È un discorso lungo da fare, ma c'è una cosa che mi preme sottolineare».

Quale?

«Il sistema delle concessioni portuali. Oggi il titolare può lasciare dopo una trattativa privata a un'azienda o un fondo straniero e l'autorità portuale lo apprende il giorno della firma del passaggio delle quote. Non mi pare corretto, può subentrare chiunque. Ci vuole un accordo che fornisca garanzie di trasparenza nella fase di passaggio di quote che il pubblico ha assegnato al privato. Se passano di mano il controllo pubblico non può mancare».

- (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Diportisti di Genova contro le riparazioni navali nella darsena del Salone Nautico

C'è fermento a Genova in attesa che il TAR si pronunci, a fine mese, sulla decisione dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale per l'assegnazione degli spazi della Nuova Darsena Nautica di Genova. Per capirci, si tratta di quella marina costruita nel 2004 e che da allora accoglie ogni anno la maggior parte delle barche esposte in acqua al Salone Nautico di Genova: 26 milioni di euro, soldi pubblici, specificamente investiti a suo tempo per tale scopo e come supporto per lo sviluppo delle attività da diporto e per il turismo nautico del capoluogo ligure. Ricordiamo che la scorsa estate i membri dell'authority genovese avevano approvato all'unanimità una nuova assegnazione delle concessioni della Nuova Darsena Nautica così ripartita: il 40% e per 4 anni alla società I Saloni Nautici - controllata da UCINA Confindustria Nautica che organizza il Salone Nautico di Genova; il restante 60% ad Amico & Co - cantiere che opera nell'ambito delle riparazioni navali, focalizzato nel refit di grandi yacht - ma con una durata della concessione pari a 20 anni. Tale nuova assegnazione sarebbe dovuta partire dallo scorso novembre ma I Saloni Nautici ha appunto fatto ricorso, vedendo messo in pericolo sia il futuro del Salone Nautico sia l'utilizzo dell'area demaniale a favore dei diportisti. Proprio 120 proprietari delle barche ormeggiate nella Darsena, attraverso il comitato Porto Aperto presieduto da Fulvio Silingardi, hanno recentemente dichiarato attraverso un Manifesto le loro perplessità e il loro dissenso nei confronti della scelta dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Il documento,

che riportiamo, si articola su 15 punti e oltre a stigmatizzare gli aspetti eco compatibili negativi che l'intensificazione dell'attività delle riparazioni navali porterebbe alla città, che si aggiungerebbero alla perdita di posti barca disponibili nella Darsena, sottolinea quanto quella scelta possa mettere in discussione il futuro del Salone Nautico di Genova. La darsena del Salone Nautico di Genova La darsena del Salone Nautico di Genova Il Manifesto del comitato Porto Aperto

- 1- Sappiamo che quest'area demaniale è stata costruita con soldi pubblici, con la destinazione d'uso per una marina da diporto. Ci chiediamo perché le istituzioni vogliono assegnare il 60% di essa a un privato, la cui attività principale sono le riparazioni navali.
- 2- Sappiamo che verranno attraccati dei megayacht da 100 metri (vere e proprie navi) che probabilmente rimarranno sempre accesi. Ciò significa che l'aria che respireremo, sia noi che gli abitanti dei quartieri Foce e Carignano, con le semplici brezze di mare, non sarà più ricca di iodio, ma di scarichi dei camini e polveri sottili?
- 3- Si vuole fare diventare Genova la città più bella ed importante del Mediterraneo, che attiri i turisti e si rilanci sfruttando le sue bellezze. Splendido progetto, ma i presupposti sono questi? Cantieri nel centro città? Sono già noti i limiti e problemi sofferti dai croceristi, aggiungerne altri e per fatto e per immagine mette a rischio la città e il suo indotto.
- 4- Sentiamo che verranno costruiti capannoni per le officine, ciò significa che dopo 60 anni Genova dovrà dire addio al Salone Nautico? E' pensabile, e dove, spostare i mega yacht per oltre un mese durante le attività del Salone Nautico? Quali garanzie ci sono perché tali spazi siano liberati nei tempi e nei modi necessari? Solo per accontentare un privato, che ha già tanto spazio a disposizione per le sue attività, oltretutto in aree incompatibili?
- 5- In tal caso, quali perdite dovranno subire i ristoratori, gli albergatori e tutto l'indotto correlato?
- 6- Quest'area permetteva, ai bambini e ragazzi della FIV, di iniziare a praticare lo sport della vela con le loro simpaticissime barchette. Pochi giorni fa, sono stati sgomberati e spostati vicino al palasport, senza uno spogliatoio, un bagno, una doccia, con i campionati mondiali alle porte. Bambini di 8 anni obbligati a trascinare la propria barchetta per decine di metri per arrivare allo scivolo. Inoltre i disabili che venivano ospitati e portati in mare a godere di una giornata per loro un po' diversa, non avranno più questa possibilità. È questa la Genova che vogliamo?
- 7- Riceviamo molte notizie incerte, nessuno sa quale sarà la situazione futura, fra 4 anni scadrà la concessione a I Saloni Nautici, non sappiamo quale sarà il nostro futuro e dei dipendenti, quali investimenti è possibile fare in un lasso di tempo così minimale e costellato da incertezze? Non siamo solo 120 armatori, ma 120 cittadini amanti del mare che ospitano amici, famiglie ed amici di amici, per fargli vivere una giornata a contatto col mare e la nautica, che non è un'attività per pochi, ma un hobby e



una passione come tante altre. 8- Vorremmo sviluppare un progetto, dedicato alle famiglie amanti del mare, con l'associazione Blu Wind, per far capire quanto è bello andare a vela, nel silenzio e con la sola musica del mare. Vorremmo trasmettere la passione della pesca in mare, con escursioni dedicate. Vorremmo anche un po' di pace in questo posto meraviglioso, con acqua limpida e dei tramonti spettacolari. 9- Tanti abitanti di Genova non sanno che alla Foce esiste quest'area chiamata Nuova Darsena, che ha un potenziale enorme per lo sviluppo della nautica da diporto, che potrebbe essere un polo attrattivo e ricettivo per il turismo, noi come fruitori dell'area vorremmo portarli a conoscenza di tutto ciò, e di quale altra occasione Genova perde per il suo rilancio. 10- A settembre 2018, in seguito alla nuova delibera, hanno perso il posto barca circa 180 altri diportisti. La marina da diporto coinvolge anche un importante indotto, quindi portiamo una ricchezza ed un'occasione di lavoro, oltre che sana valvola di sfogo, per i giovani. Perché tutto questo non viene considerato? 11- Il progetto Waterfront di Levante di Renzo Piano, che la città, attraverso le sue figure di riferimento (sindaco, presidente della Regione etc), aveva fatto suo, cosa prevede per quanto riguarda la marina da diporto, nell'area a mare del palazzetto dello sport? Come si integrano nel progetto gli spazi ad ora utilizzati dalla Marina Fiera di Genova? 12- Alcuni armatori vengono da altre città d'Italia. Cosa diranno di Genova, e di questa situazione, nella propria città? Il grosso rischio è di spostare ricchezza alla vicina Francia e perdere opportunità e turismo. 13- Perché a Genova le varie amministrazioni pubbliche, che dovrebbero dare l'esempio nel rispetto delle regole, non considerano mai le convenzioni internazionali, che impediscono assolutamente l'insediamento di cantieri navali in città? Prova ne è che a Genova, attaccati ai centri abitati di Carignano e Foce, ce ne sono già tantissimi. In merito a ciò, non sembra a nessuno che la tendenza futura sia in tale senso, nonostante le recenti iniziative del Comitato Porto Aperto, a difesa dei cittadini e del territorio. Il 27 marzo il Tar si dovrà pronunciare in merito, almeno in questa sede ne verrà tenuto conto? 14- I turisti stranieri che transitano con le navi da crociera all'ingresso del porto di Genova, abituati a vedere siti che rispettano le convenzioni internazionali sulle distanze dei cantieri navali, come possono giudicare favorevolmente la nostra bellissima, ma martoriata città? 15- Ci piacerebbe molto che i ragazzi della Fiv tornassero con le loro barchette, un pochino grazie anche a noi, al comitato Porto Aperto.

Certificato marittimi, Mit contro il Tar / IL CASO

ALBERTO GHIARA

Genova - Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Capitaneria di **porto** di **Genova** difenderanno di fronte al Consiglio di Stato il decreto ministeriale 1/3/2016, bestia nera di molti marittimi italiani. Il d.m., assieme a quella che viene considerata a torto o a ragione la sua ideatrice, la funzionaria del Mit Stefania Moltoni, sono stati fra i principali bersagli della manifestazione che il 15 novembre 2016 portò in piazza a Roma circa duecento marittimi italiani, evento raro per il settore. L'8 maggio 2018 una sentenza del Tar Liguria ha dato indirettamente ragione a quei marittimi, stabilendo che l'interpretazione dell'articolo 7 del decreto data dalla Capitaneria di **porto** di **Genova** (che in realtà è quella data dallo stesso ministero che lo ha emanato) era errata. La sentenza del Tar è arrivata su ricorso di un comandante, difeso dagli avvocati Alfredo Medina e Silvia D'Arrigo, a cui la Capitaneria genovese aveva rigettato la richiesta di rinnovo del certificato di competenza, necessario per navigare e quindi per lavorare. Il giudice amministrativo genovese ha annullato il rigetto e consentito al comandante di ottenere un certificato provvisorio che gli consente di lavorare. Di fronte a questa decisione, una contromossa del Mit era attesa, visto che su questo decreto gioca gran parte della propria credibilità l'attuale dirigenza ministeriale della Divisione per il personale della navigazione marittima e interna. E in effetti a fine 2018 è stato dato mandato all'Avvocatura dello Stato perché presentasse ai giudici di Palazzo Spada il ricorso contro la sentenza del Tar. «L'appello - nota Medina - è stato notificato senza presentare nuovi argomenti rispetto al Tar». No comment sulla vicenda arriva dalla Capitaneria di **porto** di **Genova**. La richiesta all'Avvocatura di Stato di presentare ricorso è per altro partita dal ministero delle Infrastrutture, direttamente da Roma. Secondo fonti vicine al dossier, a Roma la sentenza del Tar è ritenuta «non accettabile». Il Mit teme infatti che la bocciatura del decreto ministeriale possa riportare l'Italia in una condizione di inadempienza rispetto alle norme internazionali. In passato l'Emsa, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, aveva mosso rilievi all'Italia per la mancanza di una normativa nazionale che accogliesse le ultime convenzioni internazionali in tema di titoli professionali marittimi. Secondo il Mit, l'Emsa avrebbe accettato il d.m. del 2016 come soluzione dei rilievi che erano stati mossi. La sentenza del Tar che boccia l'articolo 7 di quel decreto, che riguarda i requisiti richiesti dall'Italia per ottenere il rinnovo del certificato, potrebbe quindi spingere l'Agenzia europea a riaprire il caso. La sentenza del Tar interviene su un punto specifico del decreto, su cui si basa il rigetto della Capitaneria: se cioè il requisito di 30 mesi di attività alternativa alla navigazione mercantile da svolgere nel corso di 5 anni debba essere inteso o meno in senso continuativo. Ma il punto dolente che lamentano i marittimi è che in Italia, a differenza di altri paesi, se i requisiti non vengono rispettati occorre ripetere l'esame, con annessi corsi obbligatori del costo di alcune migliaia di euro. E' quanto viene ripetuto ancora («senza mostrare consapevolezza di quanto incida questo sui marittimi», nota Medina) nell'appello al Consiglio di Stato: «Il decreto ministeriale consente il rinnovo del certificato anche nel caso in cui il lavoratore non abbia effettuato alcun periodo di imbarco, superando l'apposito esame per la dimostrazione del mantenimento delle competenze». All'estero, in caso di mancanza dei requisiti, è sufficiente seguire corsi di riallineamento che non obbligano il marittimo a ricominciare da zero la propria formazione. Nella sua pronuncia, il giudice amministrativo aveva scritto che «il complesso quadro normativo richiamato induce a ritenere che il periodo di navigazione di 30 mesi richiesto dal decreto ministeriale non vada inteso in senso continuativo, seppur con specifico ed esclusivo riferimento ai periodi di servizio svolti su navi da diporto». E aggiungeva che «non deve indurre in errore la circostanza che il codice Stcw parli di "competenza professionale continua"» e notava inoltre che «costituisce fatto notorio che la navigazione su tale tipologia di imbarcazioni si caratterizza per una frequente variabilità dell'impiego» il che «renderebbe pressoché impossibile, o comunque molto complesso, lo svolgimento del servizio su tale tipo di imbarcazione». Il Mit contesta queste posizioni sostenendo fra l'altro che «la contrattazione collettiva di comparto...



contempla la possibilità di imbarco a tempo indeterminato».

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

LA DENUNCIA

«Al via solo dopo nostro Sos»

«ANCHE l' Anac (**Autorità** nazionale anti corruzione) dovrà essere informata di quanto sta succedendo nel porto di Ravenna, e ci attiveremo in tal senso». E' quanto afferma il meet up grillino 'A riveder le stelle Ravenna' in relazione alla vicenda del relitto della nave Berkhan B. Il meet up critica sia la Capitaneria di porto che l' **Autorità di sistema portuale** e afferma che «le bonifiche sono iniziate solo il giorno dopo la nostra denuncia e nessuno ha agito, nemmeno l' Ausl custode della nave». «Nel frattempo - scrive il movimento - abbiamo documentato fuoriuscite di chiazze iridescenti dalle panne, fauna ittica che gira intorno al relitto avvolto di idrocarburi, così come svassi ed anatre nei pressi delle panne che trattengono gli olii. crediamo che i 'negligenti' degli enti coinvolti meriterebbero di essere rimossi».



Il Tirreno

Marina di Carrara

porto

Marina di Carrara bando per 2 ormeggiatori Domanda entro il 4 aprile

Il Ministero dei Trasporti ha pubblicato 2 bandi per l'assunzione di due ormeggiatori per il porto di Marina di Carrara. Possono partecipare ai concorsi del Ministero dei Trasporti i candidati con un'età compresa tra i 18 anni e i 45 anni; la cittadinanza italiana o di altro Stato dell'Unione Europea, purché i candidati abbiano adeguata conoscenza della lingua italiana dimostrata con la certificazione livello B1. Sana e robusta costituzione fisica, accertata dal medico del porto territorialmente competente, non essere stati condannati per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione e per altro delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione; aver effettuato 2 (due) anni di navigazione in servizio di coperta su navi mercantili e/o militari, e/o navi da diporto, il titolo professionale di Capo barca per il traffico locale o superiore. Per l'elenco completo delle materie e delle prove d'esame è possibile leggere i bandi, pubblicati per estratto sulla GU n.18 del 05-03-2019, che rendiamo disponibili a fine pagina. Le domande di ammissione ai concorsi per Ormeggiatori dovranno essere indirizzate alla Capitaneria di Porto di Marina di Carrara - Via Salvetti, 5 - 54033 - Marina di Carrara entro il 4 aprile.

[illegible]

Il Tirreno

Livorno

infrastrutture e geopolitica

Il porto di Livorno tagliato fuori dal patto con la Cina (e i suoi quattrini)

È finita nel nulla la missione dei vertici di China Railways Rossi (Regione): i nostri scali hanno molto da offrire

Mauro Zucchelli LIVORNO. È questa la settimana in cui il nostro Paese firmerà al massimo livello un "memorandum" che infila l'Italia, prima fra le principali economie del mondo, nella mappa dei Paesi in cui la Cina investirà in infrastrutture - soprattutto **portuali** - una parte del suo enorme surplus commerciale. E Livorno in quella mappa non c'è: solo Genova e Trieste. L'una è la capitale della portualità made in Italy fin da prima che l'Italia esistesse come stato-nazione (e ora reclama anche attenzione per uscire dalla ferite del crollo del ponte Morandi). L'altra è una città che mette a frutto quell'essere un mondo a parte sulla frontiera della guerra fredda, un capitolo di storia maturato dopo la seconda guerra mondiale, finito con il crollo dell'ex Jugoslavia più di un quarto di secolo fa e definitivamente sepolto alla metà del decennio scorso prima con l'adesione della Slovenia all'Unione europea e poi con l'ingresso nella zona euro. Ora il confine est ha lo stesso tasso di strategicità di Ventimiglia o Chiasso eppure continua a contare sulla zona franca e sui benefici dello statuto speciale.

Ma senza che l'abbia deciso né la selezione delle nuove Autorità di Sistema Portuale né la pianificazione logistica nazionale, ecco che i porti di Genova e Trieste diventano super: inutile dire che, in carenza di risorse pubbliche e con l'iniezione di capitali cinesi, è qui che si concentreranno lo sforzo degli investimenti. Il resto si arrangi o quasi.

Non è una novità degli ultimi giorni: già dalla missione in Cina del governo Gentiloni era emersa che Trieste e Genova erano in pole position.

Eppure esattamente due anni fa era sbarcata a Livorno una missione al più alto livello della China Railways International, un gigante sul fronte delle grandi opere che come giro d'affari vale il settimo gruppo cinese e il 57° al mondo con il presidente Chen Shi Ping e l'ingegnere-capo Yuan Zuoxiang. Erano stati i **portuali** ad agganciare l'interesse portando a tu per tu con il ministro Graziano Delrio. Si erano portati dietro anche la linea di credito con Kenny Song, finanziere cino-londinese alla testa della Touchstone Capital Partners. Tutto finito nel nulla: del resto, l'avevano detto fin dall'inizio che erano in avanscoperta ma che ogni passo successivo doveva esser deciso a livello dei rispettivi governi.

La concentrazione delle risorse su Genova e Trieste danneggerà Livorno? Difficile che possa prosciugare le risorse finanziarie a disposizione: gran parte dello stock di soldi pubblici arriva dall'impegno della Regione a pagare per vent'anni una rata annuale per un mutuo per 250 milioni di euro complessivi. Dal governo 50 milioni di euro, e tutti dal Cipe (senza cioè farli arrivare dal ministero delle infrastrutture).

Resta da capire se la concentrazione dei traffici provenienti via Suez dall'Estremo Oriente possa drenare flussi di contenitori dal porto di Livorno e dunque la sostenibilità economica dell'espansione a mare.

«Eppure - avverte Stefano Casini Benvenuti, direttore dell'Irpet, l'istituto di ricerca economica della Regione - Livorno avrebbe un vantaggio competitivo forte in un retroporto che nessun altro scalo ha.

Non basta, c'è anche un altro vantaggio strategico: Livorno può contare su due corridoi d'invio delle merci al di là delle Alpi, il Brennero e il Lotschberg-Gottardo.

Dev'essere per questo che, contando sul fatto che il progetto cinese è per ora disegnato solo per grandi linee strategiche, il governatore Enrico Rossi non ha perso del tutto la speranza. «Sento parlare molto di Genova e di Trieste ma sono convinto che i porti di Livorno e di Piombino, su cui non a caso la Regione ha investito in pochi anni qualcosa come 600 milioni, possano funzionare bene». L'aveva detto la settimana scorsa nella presentazione del numero di Limes dedicato a quest'argomento, l'ha ripetuto ieri ai microfoni di Rainews24. Aggiungendo poi: «Il porto di Livorno ha nell'Alto Tirreno senz'altro un valore straordinario: avrà delle possibilità importantissime, così come Piombino, su cui c'è un interesse di gruppi che fanno logistica per la Germania per il trasporto di auto che dovrebbero



essere dirette verso la Cina, che si aggiungono a quelle che già vanno a Livorno».

--

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

acciaierie

«Bonifiche e costi energetici, il Governo rispetti gli impegni»

Su Aferpi interrogazione a Di Maio da parte dei deputati Pd Romano e Serracchiani Preoccupazione per la scadenza a novembre degli ammortizzatori sociali

PIOMBINO. Un' interrogazione sull' avanzamento del piano industriale di Aferpi è stata presentata dai deputati del Pd Andrea Romano e Debora Serracchiani. È stato il deputato livornese ad ascoltare l' appello di Federazione Pd e circolo fabbriche recependo le problematiche che gli sono state esposte, e riassunte poi nell' interrogazione.

«Si avvicina la scadenza di novembre - scrivono Romano e Serracchiani - e sono a rischio investimenti, migliaia di posti di lavoro e ammortizzatori sociali: Di Maio spieghi al Parlamento cosa sta facendo il Governo per garantire la fattibilità del piano industriale e la prosecuzione degli impegni della Jindal».

Nell' interrogazione i due deputati democratici citano il piano di Jsw successivo all' acquisizione di Aferpi nel maggio 2018, «che prevedeva a dal lato imprenditoriale, dopo 18 mesi di valutazione, la costruzione di due forni elettrici con produzione di tre milioni di tonnellate di acciaio l' anno da destinare alla laminazione attraverso un nuovo treno per la produzione di coils, e un successivo terzo forno elettrico per la produzione di semiprodotti lunghi (blumi e billette) per alimentare i treni di laminazione preesistenti (rotaie, vergella e barre) con impegno a utilizzare l' intera forza lavoro di circa 2.000 unità».

Romano e Serracchiani ricordano anche gli impegni del Governo «per la riduzione dei costi energetici, di bonifica ambientale, precise garanzie sull' utilizzo del **porto di Piombino** oltre alla garanzia di adeguati strumenti di ammortizzatore sociale per l' intera durata dell' attuazione del piano industriale».

Da qui la richiesta di informazioni su «quali iniziative abbia assunto il ministro dello Sviluppo economico Di Maio in vista dell' imminente scadenza dei diciotto mesi successivi all' accordo, per garantire la fattibilità del piano industriale e dunque la prosecuzione degli impegni della Jindal South West Steel». Romano e Serracchiani chiedono anche di sapere «quali iniziative abbia assunto o intenda assumere il ministro relativamente agli impegni assunti dal Governo al momento della firma degli accordi, con particolare riferimento alla riduzione dei costi energetici e di bonifica ambientale e alle garanzie relative all' utilizzo del **porto di Piombino**».

L' interrogazione riguarda anche «gli impegni assunti per la copertura degli ammortizzatori sociali» e la richiesta di sapere «quali incontri si siano svolti tra il ministro dello Sviluppo economico Di Maio da un lato con l' azienda Jindal South West (dopo quello riportato dalle cronache e risalente al maggio 2018) e dall' altro con le rappresentanze sindacali della ex Aferpi allo scopo di verificare il buon andamento del cronoprogramma stabilito con gli accordi di cessione». Infine Romano e Serracchiani chiedono «quali iniziative abbia assunto o intenda assumere il ministro Di Maio per monitorare quantità e qualità delle commesse verso Rfi, considerando che la produzione di rotaie ferroviarie rappresenta una parte molto rilevante della produzione siderurgica della ex Aferpi».



Jindal, il Pd 'chiama' il ministro Di Maio

«Il governo latita» e arriva l'interrogazione di Andrea Romano e Debora Serracchiani

IL GOVERNO latita sulla questione Jindal. Il Pd chiede l'intervento del ministro Luigi Di Maio. E presenta un'interrogazione parlamentare a firma di Andrea Romano e Debora Serracchiani.

«Sono passati ormai otto mesi dal passaggio di proprietà - dicono dal Circolo delle Fabbriche - e il governo ancora latita nel dare risposte precise su temi che sono determinanti per l'attuazione del piano industriale presentato da Jsw. Come circolo Pd e come Federazione ringraziamo la disponibilità di Romano che ha ascoltato e recepito le problematiche inerenti alla fabbrica e per l'impegno dimostrato nel mantenere viva l'attenzione riproponendo per la seconda volta in pochi mesi un'interrogazione parlamentare nella speranza di ottenere risposte e rassicurazioni dal governo».

Nell'interrogazione Pd si ricorda che si sta avvicinando «la scadenza di novembre e sono a rischio investimenti, migliaia di posti di lavoro e ammortizzatori sociali» e chiede subito che «Di Maio spieghi al Parlamento cosa sta facendo il Governo per garantire la fattibilità del piano industriale e la prosecuzione degli impegni di Jindal». Il Pd ricorda i passaggi che hanno portato all'acquisizione da parte di Jindal dello stabilimento piombinese e che l'accordo di programma «prevedeva l'impegno del Governo per la riduzione dei costi energetici, di bonifica ambientale, precise garanzie sull'utilizzo del porto di Piombino oltre alla garanzia di adeguati strumenti di ammortizzatore sociale per l'intera durata dell'attuazione del piano industriale» e che prevedeva anche «periodici momenti di verifica dopo il trasferimento degli impianti alla nuova proprietà». Il Pd chiede quindi di conoscere le iniziative che ha intrapreso il ministro dello sviluppo economico Di Maio «in vista dell'imminente scadenza del prossimo novembre, ovvero del compiersi dei diciotto mesi successivi all'accordo, per garantire la fattibilità del piano industriale e dunque la prosecuzione degli impegni della Jindal South West Steel», ma anche «quali iniziative abbia assunto o intenda assumere relativamente agli impegni per la copertura degli ammortizzatori sociali».

Viene chiesto anche di conoscere gli incontri svolti fra Di Maio, Jindal e i sindacati «allo scopo di verificare il buon andamento del cronoprogramma stabilito con gli accordi di cessione» e quali iniziative il ministro «intenda assumere per monitorare quantità e qualità delle commesse verso Rfi, considerando che la produzione di rotaie ferroviarie rappresenta una parte molto rilevante della produzione siderurgica della ex Aferpi».



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ap, Giancarli: «C'è il rischio di perdere Ortona e Pescara»

Rischio dell'uscita dei porti di Pescara ed Ortona dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale con sede ad Ancona per confluire nell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale con sede a Civitavecchia. Il consigliere regionale Pd Enzo Giancarli ha presentato un'interrogazione al governatore Ceriscioli «per scongiurare questa ipotesi». «Se il passaggio di Ortona e Pescara con Civitavecchia avvenisse indebolirebbe la nostra Autorità di sistema - osserva il consigliere Pd marchigiano - per non pensare addirittura a conseguenze peggiori».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

FRONTE DEL PORTO

Pescara e Ortona lontani dall' Autorità di Ancona Fincantieri, via ai lavori della nuova nave di Viking

UN PEZZO dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico rischia di passare a quella del mar Tirreno centro-settentrionale. A trasferirsi sarebbero i porti abruzzesi di Pescara e Ortona.

La politica regionale lancia l' allarme e lo fa attraverso un' interrogazione del consigliere di maggioranza, Enzo Giancarli. A chiedere lo spostamento di competenze territoriali è stata una netta presa di posizione della Regione Abruzzo: «Se questo avvenisse la nostra Authority si indebolirebbe e avrebbe gravi conseguenze. La Regione Marche si attivi al più presto, mettendo in campo tutte le azioni politiche e diplomatiche possibili per scongiurare questa possibilità» scrive Enzo Giancarli nel testo della sua interrogazione. Intanto, sempre al **porto di Ancona**, sono partiti ieri i lavori per una nuova nave da crociera Viking, in costruzione nello stabilimento Fincantieri. Il via decretato dalla cerimonia del taglio della prima lamiera della settima nave che **Ancona** sta realizzando per la società armatrice scandinava. La nave, la cui consegna è prevista nel 2021, rientra nel segmento di mercato di unità di piccole dimensioni, avrà 465 cabine e potrà ospitare 930 passeggeri.

Ancona ha già costruito e consegnato altre cinque navi per Viking, mentre altre dieci saranno costruite nei cantieri del gruppo tra il 2021 e il 2027.

Nel complesso, dal primo ordine nel 2012 ad oggi, Fincantieri ha costruito per la stessa società armatrice ben 20 navi. Un record assoluto a livello internazionale.

BREVI DI ANCONA

IL CASO QUATTRO PERSONE IDENTIFICATE DA CARABINIERI E INTERCITY, TRA QUESTI UN MENNE DI ANCONA
Sul treno senza biglietto, convoglio bloccato a Pavia: «Siamo ambasciatori»

SCHIERI sono le persone identificate da carabinieri e Interpol, tra questi un menne di Ancona. Sul treno senza biglietto, convoglio bloccato a Pavia: «Siamo ambasciatori».

L'APPUNTAMENTO
«Comunità, territori e sviluppo».

FRONTE DEL PORTO
Pescara e Ortona lontani dall'Autorità di Ancona Fincantieri, via ai lavori della nuova nave di Viking.

L'INIZIATIVA
A PALAZZO DEL DUCA DI SENIGALLIA. POI IL TRASFERIMENTO A ROMA.
L'arte distrutta dal sisma torna a splendere: cinquantuno capolavori restaurati in mostra

LE SPERE RISCOPERTE
Spiccano un dipinto di Cima, Jacopo del Tordo, Galeotto.

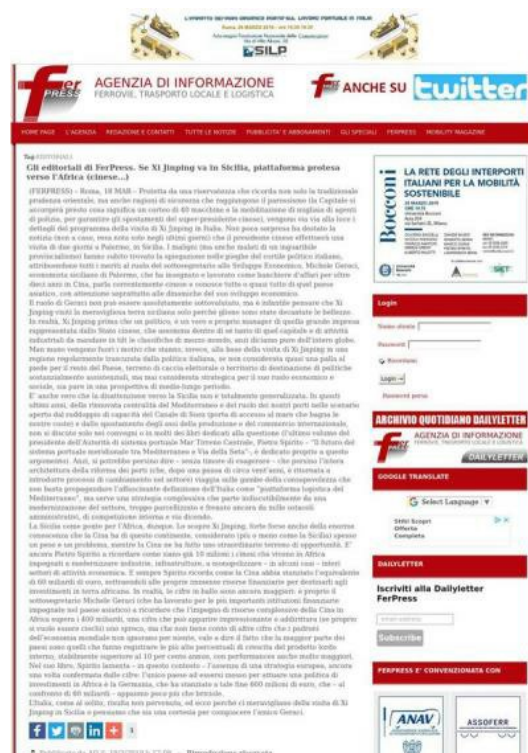
IL COMANDANTE
Il comandante della nave...

AMBIENTE
L'EX POPPERE E IL SUO CANE VIAGGIANO PER REPUBLICA E MONDO.

Gli editoriali di FerPress. Se Xi Jinping va in Sicilia, piattaforma protesa verso l'Africa (cinese)

(FERPRESS) - Roma, 18 MAR - Protetta da una riservatezza che ricorda non solo la tradizionale prudenza orientale, ma anche ragioni di sicurezza che raggiungono il parossismo (la Capitale si accorgerà presto cosa significa un corteo di 40 macchine e la mobilitazione di migliaia di agenti di polizia, per garantire gli spostamenti del super-presidente cinese), vengono via via alla luce i dettagli del programma della visita di Xi Jinping in Italia. Non poca sorpresa ha destato la notizia (non a caso, resa nota solo negli ultimi giorni) che il presidente cinese effettuerà una visita di due giorni a Palermo, in Sicilia. I maligni (ma anche malati di un inguaribile provincialismo) hanno subito trovato la spiegazione nelle pieghe del cortile politico italiano, attribuendone tutti i meriti al ruolo del sottosegretario allo Sviluppo Economico, Michele Geraci, economista siciliano di Palermo, che ha insegnato e lavorato come banchiere d'affari per oltre dieci anni in Cina, parla correntemente cinese e conosce tutto o quasi tutto di quel paese asiatico, con attenzione soprattutto alle dinamiche del suo sviluppo economico. Il ruolo di Geraci non può essere assolutamente sottovalutato, ma è infantile pensare che Xi Jinping visiti la meravigliosa terra siciliana solo perché gliene sono state decantate le bellezze. In realtà, Xi Jinping prima che un politico, è un vero e proprio manager di quella grande impresa rappresentata dallo Stato cinese, che assomma dentro di sé tanto di quel capitale e di attività industriali da mandare in tilt le classifiche di mezzo mondo, anzi diciamo pure dell'intero globo. Man mano vengono fuori i motivi che stanno, invece, alla

base della visita di Xi Jinping in una regione regolarmente trascurata dalla politica italiana, se non considerata quasi una palla al piede per il resto del Paese, terreno di caccia elettorale o territorio di destinazione di politiche sostanzialmente assistenziali, ma mai considerata strategica per il suo ruolo economico e sociale, sia pure in una prospettiva di medio-lungo periodo. E' anche vero che la disattenzione verso la Sicilia non è totalmente generalizzata. In questi ultimi anni, della rinnovata centralità del Mediterraneo e del ruolo dei nostri porti nello scenario aperto dal raddoppio di capacità del Canale di Suez (porta di accesso al mare che bagna le nostre coste) e dallo spostamento degli assi della produzione e del commercio internazionale, non si discute solo nei convegni o in molti dei libri dedicati alla questione (l'ultimo volume del presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito - "Il futuro del **sistema portuale** meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta", è dedicato proprio a questo argomento). Anzi, si potrebbe persino dire - senza timore di esagerare - che persino l'intera architettura della riforma dei porti (che, dopo una pausa di circa vent'anni, è ritornata a introdurre processi di cambiamento nel settore) viaggia sulle gambe della consapevolezza che non basta propagandare l'affascinante definizione dell'Italia come "piattaforma logistica del Mediterraneo", ma serve una strategia complessiva che parte indiscutibilmente da una modernizzazione del settore, troppo parcellizzato e frenato ancora da mille ostacoli amministrativi, di competizione interna e via dicendo. La Sicilia come ponte per l'Africa, dunque. Lo scopre Xi Jinping, forte forse anche della enorme conoscenza che la Cina ha di questo continente, considerato (più o meno come la Sicilia) spesso un peso e un problema, mentre la Cina ne ha fatto uno straordinario terreno di opportunità. E' ancora Pietro Spirito a ricordare come siano già 10 milioni i cinesi che vivono in Africa impegnati a modernizzare industrie, infrastrutture, a monopolizzare - in alcuni casi - interi settori di attività economica. E sempre Spirito ricorda come la Cina abbia stanziato l'equivalente di 60 miliardi di euro, sottraendoli alle proprie immense risorse finanziarie per destinarli agli investimenti in terra africana. In realtà, le cifre in ballo sono ancora maggiori: è proprio il sottosegretario Michele Geraci (che ha lavorato per le più importanti istituzioni finanziarie impegnate nel paese asiatico) a ricordare che l'impegno di risorse complessive della Cina in Africa supera i 400 miliardi, una cifra che può apparire impressionante o addirittura (se proprio si vuole essere ciechi) uno spreco, ma che non tiene conto di altre cifre che i padroni dell'economia mondiale non ignorano per niente, vale a dire il fatto che la maggior parte dei paesi sono quelli che fanno registrare le più alte percentuali di crescita del prodotto lordo interno, stabilmente superiore al 10 per cento annuo, con performances anche molto maggiori. Nel suo



libro, Spirito lamenta - in questo contesto - l' assenza di una strategia europea, ancora una volta confermata dalle cifre: l' unico paese ad essersi mosso per attuare una politica di investimenti in Africa è la Germania, che ha stanziato a tale fine 600 milioni di euro, che - al confronto di 60 miliardi - appaiono poco più che briciole. L' Italia, come al solito, risulta non pervenuta, ed ecco perché ci meravigliano della visita di Xi Jinping in Sicilia o pensiamo che sia una cortesia per compiacere l' amico Geraci.

Il Sannio
Salerno

La minoranza chiede che il distretto conciario rientri nel perimetro delle Zes

Zona economica speciale Appello al Sindaco

Chiesto un Consiglio comunale straordinario aperto alle associazioni

Un consiglio comunale straordinario sulla zes per Solofra.
La richiesta arriva dai consiglieri comunali di minoranza Agata Tarantino, Orsola De Stefano ed Antonello D' Urso.
"Rivendichiamo per il distretto conciario solofrano l' inserimento nelle Zone economiche speciali della Regione Campania. in Irpinia le aree Zes includono gli agglomerati industriali di Pianodardine, Valle Ufita e Calaggio".

"Il Sindaco del comune di Solofra, a mezzo stampa, lamenta un atteggiamento di ingiustificabile chiusura rispetto ad una realtà industriale logisticamente e funzionalmente connessa al porto di Salerno che ci sentiamo di condividere. Considerato che alcuni comuni irpini attraverso i Consigli comunali hanno richiesto alla Regione Campania di essere inclusi nelle aree Zes. Considerato inoltre che la delimitazione di tali aree, all' atto della verifica entro un anno dall' approvazione da parte del consiglio dei ministri ,prevede l' ulteriori coperture ed ingressi per gli ettari non ancora sfruttati .

Ritenendo inoltre che cogliere questa opportunità sia fondamentale nell' interesse del lavoro e del futuro di Solofra e dei solofrani, che sia compito di tutte le forze politiche e datoriali impegnarsi a tale scopo per salvare questo territorio dalla crisi e dalla regressione in cui sta sprofondando per riportarlo sulla via dello sviluppo".

"Chiediamo di concordare un Consiglio comunale straordinario e aperto alle Associazioni Datoriali e Sindacali per approvare uno schema di delibera, con allegata la documentazione tecnica necessaria, per chiedere con maggiore forza e come atto di responsabilità a nome dell' intero paese l' inserimento del comune di Solofra nelle aree Zes della regione Campania".



Informative

Questa sito è un platform per questo ufficio il servizio è quello di fornire informazioni al funzionario ed alla sua famiglia. Il nostro sito è un platform per questo ufficio il servizio è quello di fornire informazioni al funzionario ed alla sua famiglia. Il nostro sito è un platform per questo ufficio il servizio è quello di fornire informazioni al funzionario ed alla sua famiglia.

Avellino

AISI

Lunedì 14 Marzo 2016 - (Direttore Editoriale) Daniela Vigorelli

HOME **INTERVENTO** **POLITICA** **CRONACA** **ATTUALITÀ** **DAI COMUNI** **SPORT** **AGENDA** **ALTRO** **CONTA**

Zes, è scontro a Solofra tra maggioranza e opposizione

La minoranza chiede subito un consiglio comunale straordinario

di **Francesco** **Twitter** **Facebook** **Google+** **LinkedIn** **Print** **Share** **18 marzo 2016 alle 13:05**

FUSCOGROUP

CONSTRUTTORI & IMPIANTISTICA

hangar@fuscogroup.com - Tel. 0322/855111
VIA DEI CILIPRINCHI 49 - 33030 AVOLTO

ULTIME NOTIZIE

- Zes, è scontro a Solofra tra maggioranza e opposizione**
- Milano: Pafal Pannofino: che è l'origine della festa**
- Non c'è niente di straordinario in quel documento**

Zona Economica Speciale della Regione Campania, non si placano le polemiche...
Solofra. Subito un consiglio comunale straordinario sulla zes per Solofra. A chiederlo i consiglieri comunali di minoranza Agata Tarantino, Orsola De Stefano ed Antonello D'Urso.

"Rivendicando per il distretto conciare solofrano l'insediamento nelle Zone Economiche Speciali della Regione Campania. In Irpinia le aree Zes includono gli agglomerati industriali di Piodardine, Valle Ufita e Calaggio".

"Il Sindaco del comune di Solofra, a mezzo stampa, lamenta un atteggiamento di ingiustificabile chiusura rispetto ad una realtà industriale logicamente e funzionalmente connessa al porto di Salerno che ci sentiamo di condividere".

Considerato che: alcuni comuni irpini attraverso i Consigli Comunali hanno richiesto alla Regione Campania di essere inclusi nelle aree Zes. Considerato inoltre che la delimitazione di tali aree, all'atto della verifica entro un anno dall'approvazione da parte del consiglio dei ministri, prevede l'apertura coercitiva ed ingressi per gli ettari non ancora

Urcioli

Centro Esercizio Motorizzazione Veicoli
via dell'Industria, 10 - 80139 Napoli (NA)
Tel. 081 756363 - Fax 081 756367

Controlli dei carabinieri, della
e segnalazioni

Altri servizi ONI della

IERI INCONTRO IL MUNICIPIO

Vertenza Arsenale giovedì un presidio

Le segreterie sindacali territoriali Cisl Fp e Fisascat Cisl considerano positivo, ancorché interlocutorio, l'incontro operativo svoltosi ieri mattina presso Palazzo di Città, convocato dal sindaco di Taranto Rinaldo Melucci come proseguimento del precedente incontro del 18 febbraio, sulla vertenza **Arsenale**, nel corso del quale i sindacati hanno evidenziato in aggiunta rivendicazioni inerenti alla vertenza appalto nei settori pulizia, sanificazione e manovalanza della stessa Marina Militare.

L'assessore comunale agli Affari Generali e Risorse Umane Pietro Paolo Castronovi, l'on. Alessandra Ermellino, il contrammiraglio Cristiano Nervi, il comandante Fabio Farina presenti al tavolo hanno convenuto sulla opportunità di una ripresa a breve del confronto con il Ministero della Difesa, al fine di rimuovere le criticità denunciate dai rappresentanti sindacali.

«In tutti i siti ionici della stessa Marina circa 200 dipendenti delle Aziende appaltatrici, dall'1 gennaio scorso vedono il loro parametro contrattuale fortemente ridotto - ha dichiarato Luigi Spinzi, segretario Fisascat Cisl presente all'incontro - perciò dopo un periodo di tolleranza e di pazienza concordato responsabilmente con tutti i lavoratori coinvolti, abbiamo proclamato un sit-in unitario dinanzi al Comando Marina Sud in Corso Due Mari, per il 21 marzo» e Antonio Arcadio, segretario generale Fisascat Cisl territoriale «intendiamo sensibilizzare il Governo e lo stesso Comando affinché si facciano carico della propria responsabilità sociale e restituiscano a lavoratori e lavoratrici la dignità persa da questi ultimi a causa dei tagli contenuti nella Legge di Bilancio 2019».

Per Massimo Ferri, segretario Cisl Fp «la documentazione unitaria con la quale abbiamo sintetizzato la vertenza **Arsenale** e consegnato ai rappresentanti istituzionali, proprio perché redatta il 10 dicembre scorso, necessita di un aggiornamento, anche a seguito di novità legislative intervenute. La quota -100 e non solo tra queste. Sarà nostra cura ribadire nel nuovo dossier, in ogni caso, il ruolo strategico posseduto dall'**Arsenale** di Taranto nel contesto nazionale del sistema Difesa e dimostrare, se ancora ce ne fosse bisogno, qual è il grosso volume in termini di ricadute economiche, sociali ed occupazionali che caratterizzano il sito militare ionico».



IL VERTICE Ieri la riunione. I commenti della Cisl e del deputato Ermellino (M5S)

Arsenale: il tavolo di lavoro al Comune su personale e appalti

Si è tenuto ieri l'incontro operativo a Palazzo di Città, convocato dal sindaco di Taranto Rinaldo Melucci come proseguimento del precedente incontro del 18 febbraio, sulla vertenza **Arsenale**. Le organizzazioni sindacali Le segreterie sindacali territoriali Cisl Fp e Fisascat Cisl considerano positivo, ancorché interlocutorio l'incontro nel corso del quale hanno evidenziato anche le rivendicazioni inerenti la vertenza appalto nei settori pulizia, sanificazione e manovalanza della stessa Marina Militare.

L'assessore comunale agli Affari Generali e Risorse Umane Pietro Paolo Castronovi, con la deputata del Movimento 5 Stelle Alessandra Ermellino, il Contrammiraglio Cristiano Nervi, il Comandante Fabio Farina della Marina Militare, presenti al tavolo, hanno convenuto sulla opportunità di una ripresa a breve del confronto con il Ministero della Difesa, al fine di rimuovere le criticità denunciate dai rappresentanti sindacali.

L'incontro sarà riconvocato dal sindaco Melucci, con l'impegno assunto dai rappresentanti istituzionali di assumere già nel frattempo iniziative nei confronti del Governo.

Sulla specifica vertenza delle pulizie sono intervenuti, successivamente, i rappresentanti della stessa Cisl, attraverso una nota: «In tutti i siti ionici della Marina circa 200 dipendenti delle Aziende appaltatrici, dall'1 gennaio scorso vedono il loro parametro contrattuale fortemente ridotto ha dichiarato Luigi Spinzi, segretario Fisascat Cisl presente all'incontro perciò dopo un periodo di tolleranza e di pazienza concordato responsabilmente con tutti i lavoratori coinvolti, abbiamo proclamato un sit-in unitario dinanzi al Comando Marina Sud in Corso Due Mari, dopodomani». Antonio Arcadio, segretario generale Fisascat Cisl territoriale ha poi aggiunto: «Intendiamo sensibilizzare il Governo e lo stesso Comando affinché si facciano carico della propria responsabilità sociale e restituiscano a lavoratori e lavoratrici la dignità persa da questi ultimi a causa dei tagli contenuti nella Legge di Bilancio 2019».

Della questione **Arsenale** ha parlato invece Massimo Ferri, segretario Cisl Fp: «La documentazione unitaria con la quale abbiamo sintetizzato la vertenza **Arsenale** Marina necessita di un aggiornamento, anche a seguito di novità legislative intervenute. La quota-100 e non solo tra queste. Sarà nostra cura ribadire nel nuovo dossier, in ogni caso, il ruolo strategico posseduto dall' **Arsenale** di Taranto nel contesto nazionale del sistema Difesa e dimostrare, se ancora ce ne fosse bisogno, qual è il grosso volume in termini di ricadute economiche, sociali ed occupazionali che caratterizzano il sito militare ionico», ha concluso Ferri.

Sull'incontro di ieri è intervenuta anche la deputata Ermellino: «Il rilancio dell' **Arsenale** militare di Taranto è solo all'inizio del percorso, il cammino è ancora lungo sebbene abbia riscontrato in tutti i partecipanti al tavolo convocato dall'Amministrazione comunale una unità di intenti che fa ben sperare. Bisogna velocizzare la riqualifica dell'intero comparto, anche del settore pulizia e manovalanza, una questione diventata ormai insostenibile».

Ermellino precisa che da parte del ministero della Difesa non c'è stato nessun taglio, «semmai è giunta al termine l'erogazione del Fondo integrativo da un milione e mezzo di euro previsto nella Bilancio 2016». «Ben venga anche la protesta se questo dovesse far salire Taranto nella scala delle priorità, anche se l'interesse è sempre vivo come testimoniato già dal fatto che nell'ultima Manovra finanziaria sono previste le assunzioni di 294 nuove unità di personale tecnico. Certo, la misura, introdotta nella Bilancio 2019 con emendamento, è solo un primo passo ma il lavoro a Roma prosegue: sono infatti in contatto con il Ministro reggente, le ho già consegnato - come da sua richiesta - alcune testimonianze di persone impiegate nel settore pulizia e manovalanza, che possano di fatto costituire un punto di partenza utile all'approfondimento e alla soluzione del problema», ha concluso Ermellino.



LA VERTENZA Sasso (Uiltrasporti)

Indotto della Marina Convocazione dal prefetto venerdì

Il prefetto di Taranto, aderendo alla richiesta formulata dalla Uiltrasporti di Taranto ha convocato un incontro per la vertenza riguardanti i lavoratori delle aziende degli appalti di pulizie presso le strutture della Marina Militare. La vetenza sarà affrontata venerdì alle 12 in prefettura. Ne dà notizia il segretario Generale della Uiltrasporti di Taranto, Carmelo Sasso che, in maniera indiretta, critica le altre due organizzazioni confederali per la scelta di aver deciso di convocare un sit-in degli stessi lavoratori per il giorno precedente all' incontro davanti al comando **Marittimo** Sud, pure convocato dal prefetto.

«Prendiamo atto che finalmente le altre organizzazioni sindacali di settore abbiano preso coscienza del problema da noi già denunciato da tempo e al centro della procedura di raffreddamento dei conflitti nei servizi pubblici essenziali ai sensi della Legge 146/90 per la quale il Prefetto di Taranto ha già convocato incontro per il 22 marzo», commenta Sasso. In quella sede si farà il punto della situazione circa quanto fin ora messo in campo da Marina Sud per la risoluzione del problema e quanto i vertici istituzionali e militari intenderanno mettere a disposizione in termini di risorse e valuterà se proseguire verso lo sciopero dei lavoratori. «Le iniziative promosse nelle ultime ore oltre ad essere tardive sono un maldestro tentativo di recuperare da parte di qualcuno che avrebbe dovuto condividere azioni concrete tempo fa», conclude il segretario Uiltrasporti Sasso.

14

TARANTO CRONACA

martedì 19 marzo 2019

ECONOMIA E LAVORO

Commercio e turismo:
una piattaforma unica
con l'amministrazione

Incontro delle associazioni con il sindaco Melucci



Una piattaforma comune per il commercio e il turismo, una struttura unica che permetta di gestire in modo efficiente le attività commerciali e turistiche della città. L'incontro si è svolto in Comune, presieduto dal sindaco Melucci, con la partecipazione delle associazioni di categoria e dei rappresentanti del settore. L'obiettivo è creare una sinfonia di iniziative che favorisca lo sviluppo economico e turistico della città.

LA VERTENZA

Indotto della Marina
Convocazione
dal prefetto venerdì



Il prefetto di Taranto, aderendo alla richiesta formulata dalla Uiltrasporti di Taranto ha convocato un incontro per la vertenza riguardanti i lavoratori delle aziende degli appalti di pulizie presso le strutture della Marina Militare. L'incontro si terrà venerdì alle 12 in prefettura.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Pagina 90

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Via della Seta, Giannuzzi (Blu Calabria): "Governo ha deciso di affondare la Calabria con l' esclusione del porto di Gioia Tauro"

"Da sei anni parlare di Cina, significa parlare esplicitamente o meno, della "Nuova via della seta". Il "Belt and Road Initiative", cioè il grande progetto, oppure sarebbe meglio dire il "Sistema" con cui Pechino punta a rilanciare il connubio infrastrutturale e commerciale della grande massa continentale eurasiatica e a realizzare una nuova architettura economico-commerciale. La nuova via della seta conoscerà numerosi ostacoli durante la sua realizzazione. Infatti, la Cina sta sviluppando una strategia che comporterà il cambiamento degli equilibri internazionali e a vederla da un' altra angolazione sono i Paesi che da essa avrebbero meno da beneficiare, Stati Uniti in primis. Il governo italiano è pronto a firmare il memorandum d' intesa per aderire alle nuove vie della seta e la nostra nazione sarebbe il primo membro del G7 a entrare nel progetto infrastrutturale-commerciale di Pechino. Accordo sgradito agli Stati Uniti che hanno subito esternato la propria contrarietà mettendo in dubbio l' effetto benefico dell' iniziativa per il Belpaese. Il Mediterraneo diventa sempre più strategico e la sua centralità non si esaurisce nell' Hub del Pireo. Il porto di Gioia Tauro con 2,8 milioni di container movimentati nel 2016 è primo in Italia e sesto nel Mediterraneo dopo gli scali spagnoli di Algeiras, Valencia e Malaga, Tangeri in Marocco e il Pireo in Grecia. Anche se nel 2018 il porto di Gioia Tauro ha perso un volume di traffico del 6% a causa di una diatriba interna tra le due società concessionarie delle attività del terminal container. Lo scalo di Gioia Tauro è più vicino dei porti spagnoli e del Marocco per il trasporto delle merci provenienti da Oriente che attraversano il canale di Suez per arrivare nel Mediterraneo ed è anche meno decentrato di Atene rispetto al cuore dell' Europa. Da Gioia Tauro si raggiunge Berlino, attraversando il Brennero, con un percorso di 2.100 km, mentre da Atene aggirando la Serbia come prevedono i corridoi ferroviari, occorrono 2600 km con un aggravio di spese aggiuntive. Tuttavia il Governo ha scelto di non considerare la posizione strategica del porto di Gioia Tauro nel cuore del Mediterraneo a vantaggio dei porti del Nord. In Italia c' è una «chiara ripartizione funzionale» tra il Nord che ha porti di tipo «gateway», dove cioè i container vengono spostati sui treni e raggiungono i mercati di destinazione. Mentre il Sud Italia ha soprattutto porti di puro «trans-shipment», cioè dove i container si trasferiscono su navi più piccole, un' attività con «prospettive modeste». Gioia Tauro, in effetti, se resta solo uno scalo di trasbordo merci è destinato al declino. Però la Calabria, al contrario di Malta o della Sardegna dove ci sono scali importanti di trans-shipment, è una penisola e potrebbe essere collegata alla rete ferroviaria europea adeguando gli standard del trasporto merci ai due parametri-chiave: lunghezza dei treni-portacontainer di 750 metri e sagome dei vagoni definite PC80. Gioia Tauro e la Calabria non devono essere escluse da questa nuova architettura economica. Non è possibile escludere la Rotterdam del Mediterraneo a favore dei porti del Nord. Infatti il Governo non investe né sul porto di Gioia Tauro né sulla rete ferroviaria calabrese. In relazione a quanto espresso è chiaro che dalla decisione del Governo dipende il futuro della Calabria". Lo afferma in una nota Innocenza Giannuzzi, presidente dei Consorzi Blu Calabria e Agricoop Italia.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

A Gioia Tauro imprenditori reggini chiedono quote del container terminal

Il gruppo è sostenuto dal presidente di Confindustria Reggio Giuseppe Nucera

Nella gestione del container terminal del **porto di Gioia Tauro** c'è chi esce e chi entra, o almeno ci prova. Poco dopo l'annuncio ufficiale dell'addio del gruppo Contship allo scalo calabrese, ecco che un gruppo di imprenditori reggini, assistiti dal presidente di Confindustria Reggio Giuseppe Nucera, ha presentato all'amministratore di Contship Italia SpA formale offerta di acquisto di quote di Mct, la società che appunto gestisce il Terminal di **Gioia Tauro**. Per Nucera, che auspica il supporto della Regione, la settimana che si apre sarà fitta di incontri a Roma ed è previsto anche un colloquio con il ministro Toninelli. "Avevo già anticipato al ministro, nell'incontro avuto durante la sua visita a **Gioia Tauro** - spiega Nucera - la volontà di entrare nella governance del **porto**. Non possiamo assistere passivamente alle strategie che interessano il futuro della più grande infrastruttura del Mediterraneo. È un'esigenza legittima che va oltre l'investimento in sé e vuole essere una pietra miliare nel nostro futuro dell'imprenditoria reggina".

The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, cordata di imprenditori chiede una quota di Mct

GIORGIO CAROZZI

Reggio Calabria - Un gruppo di imprenditori reggini, assistiti dal presidente di Confindustria Reggio Giuseppe Nucera, ha presentato ieri all'amministratore di Contship Italia SpA una formale offerta di acquisto di quote di Mct, la società che gestisce il Terminal di Gioia Tauro. Già nei giorni scorsi, è scritto in una nota, era stato informato Francesco Russo, vice presidente della Regione Calabria. Per Nucera la settimana che si apre sarà fitta di incontri a Roma ed è previsto anche un colloquio con il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. «Avevo già anticipato al ministro, nell'incontro avuto durante la sua visita a Gioia Tauro - afferma Nucera - la volontà di entrare nella governance del porto. Non possiamo assistere passivamente alle strategie che interessano il futuro della più grande infrastruttura del Mediterraneo. È un'esigenza legittima che va oltre l'investimento in sé e vuole essere una pietra miliare nel nostro futuro dell'imprenditoria reggina. La nostra è un'iniziativa amichevole e di affiancamento a chi investe nel nostro territorio. Ci aspettiamo dalla Regione un supporto nell'impegnativo confronto che si apre».

The screenshot shows the Medi Telegraph website interface. At the top, there's a navigation bar with links like HOME, SHIPPING, TRANSPORT, MARKETS, INTERVIEWS, NEW ROUTES, and GREEN/TECH. Below this, the main article is titled "SHIPOWNERS Gioia Tauro, cordata di imprenditori chiede una quota di Mct". The article text is partially visible, matching the text in the left block. To the right of the article, there's a "MAGAZINE" section with a "PUBBLICAZIONI" list including "TIM", "L'ESPRESSO", and "L'ESPRESSO". Below that is a "PILOTINA BLOG" section with a post from 28 December 2018. At the bottom right, there's a "SHIPPING MOVEMENTS" section with icons for "PORTS", "SHIPS", and "PORTS IN GENOVA".

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Ordine del giorno in Consiglio

«Il sindaco nel comitato», Comune sul fronte del porto

Nel comitato di gestione **portuale** deve esserci il sindaco o comunque un rappresentante politico dell'amministrazione: un ordine del giorno, con questo scopo, sarà sottoposto all'attenzione del Consiglio comunale di giovedì. «È un'iniziativa che è stata adottata da diverse città sede di **autorità portuale** alla quale aderiamo in maniera convinta», spiega Settimo Nizzi.

Il sindaco, che inizialmente aveva nominato se stesso all' interno dell' organismo dell' **Autorità portuale**, e che era stato poi estromesso dopo l' entrata in vigore della nuova legge, è anche firmatario di un ricorso che non è stato ancora esaminato nel merito.

«Riteniamo che soprattutto in quelle realtà, come la nostra, nelle quali c'è un retroporto cittadino su cui le decisioni incidono, sia importante la presenza dell'amministrazione», conclude il sindaco.

Ampie - e pregiate - porzioni del centro cittadino sono sotto la competenza dell' **Autorità portuale**. Ma non solo. Al centro dell' interesse dell' amministrazione c' è il piano regolatore del porto, intorno al quale ruotano molti interessi e scelte strategiche per l' economia cittadina presente e futura, dalla portualità commerciale a quella turistica, dalla cantieristica alla mitilicoltura.

[illegible]

L'Unione Sarda

Cagliari

Su Siccu. Fino al 18 aprile

Passeggiata, via agli ultimi lavori

Presto a Su Siccu sparirà la parte delle vasche antincendio il cui muro perimetrale chiude una larga parte del lungomare rendendo poco agevole il passaggio dei pedoni. È quanto deciso da Marina Militare e Autorità di sistema portuale: i lavori sulla passeggiata, gli ultimi previsti, sono cominciati ieri e, sulla base dell' ordinanza del 12 marzo firmata dal presidente dell' Autorità portuale **Massimo Deiana**, andranno avanti per circa un mese. Sino al 18 aprile l' impresa "Edilit srl", che si è aggiudicata l' appalto per un importo di circa 49 mila euro, eseguirà la demolizione dei vasconi per poi arretrare il muro perimetrale del "Comando supporto logistico" consentendo la prosecuzione lineare della passeggiata.

Si chiuderanno in questo modo gli interventi previsti dal protocollo d'intesa del 22 ottobre 2004 integrato da successivi accordi tra Comune, Difesa e Autorità di sistema portuale sardo. «I lavori che realizzeremo con la Marina Militare», ha detto **Massimo Deiana**, «completeranno il lungo percorso di riqualificazione della passeggiata a mare di Su Siccu. Siamo consci che per circa un mese il cantiere provocherà qualche disagio, quindi chiedo un po' di pazienza. Sarà cura dell'Autorità portuale e della Marina Militare assicurare il regolare e rapido svolgimento delle opere».



Rilancio dei Molini Lo Presti Interlocuzione con l' Authority

Ipotizzato un comodato parametrato all' eventuale investimento Trasferimento di Capitaneria, Dogana, Gdf, una stazione marittima

Milazzo Se ne parlava da tempo, adesso forse si possono gettare le basi per concretizzare un progetto che la città attende.

Ci riferiamo al recupero dei Molini Lo Presti, è il simbolo dell' inutilità di uno degli acquisti che nell' ultimo trentennio è stato portato avanti dalla pubblica Amministrazione cittadina.

Il sindaco Formica ha ieri annunciato di aver avviato una interlocuzione con l' **Autorità portuale** per trovare un' intesa che consenta all' ente che si occupa della portualità di Messina e Milazzo e che ha accantonato in questi anni un buon gruzzoletto di risorse, di investire sull' opificio di via dei Mille. Una ristrutturazione finalizzata a realizzare quel centro direzionale o città del mare, come la si voglia definire, che consenta non solo di spostare tutti gli uffici - Capitaneria in testa - che si trovano sul molo Marullo realizzando al tempo stesso altre strutture che permettano alla stessa **Authority** di avere un ritorno all' investimento fatto che si preannuncia peraltro oneroso, visto che dovrebbe sfiorare i 15 milioni di euro.

«Da mesi - afferma Formica - sono in corso contatti con l' **Autorità portuale** per la individuazione di una soluzione che consenta di poter recuperare i Molini per adibirli a "Porta del mare" sulla scorta dell' impianto a sua tempo concepito dal prof. Pagliara.

Una ipotesi che nasce dall' esigenza da un lato di recuperare un fabbricato e dall' altro di dare una fruizione turistica a molo Marullo quale prolungamento della Marina Garibaldi. L' ipotesi in campo - prosegue il primo cittadino - individua una formula che consenta all' **Autorità** di fare l' investimento senza dover acquistare il fabbricato. Dal punto di vista tecnico le soluzioni che stiamo studiando prevedono il trasferimento da molo Marullo degli uffici della Capitaneria, Dogana, piloti, Guardia di finanza».

Formica ha convocato per venerdì prossimo alle 10 al Comune gli operatori del porto di Milazzo per illustrare il progetto che l' Amministrazione intende portare avanti assieme all' **Autorità portuale**. Sarà anche l' occasione per capire come dovrà delinearsi il rapporto con l' ente in atto guidato dal commissario Antonino De Simone che non acquisterà - non può farlo - i Molini ma dovrebbe ottenere un comodato parametrato, riguardo agli anni, all' intervento economico sostenuto per rendere fruibile e funzionale l' opificio in stato di abbandono da quasi un ventennio. E non si limiterebbe solo a realizzare un Centro direzionale per ospitare gli uffici che sono legati all' attività del porto, ma anche una stazione marittima, le biglietterie delle compagnie di navigazione, un parcheggio per coloro che sono diretti alle Isole Eolie, e altre opere legate a servizi al turista. Attività che permetterebbero di avere un riscontro all' investimento fatto.

Il Comune invece oltre a poter avere un bene recuperato - cosa che con le proprie risorse non potrà mai fare - riavrà la disponibilità di quel molo Marullo che, con scelte oculate, potrà diventare davvero il volano per il rilancio turistico.

Una strada da percorrere. Un obiettivo ambizioso quello che il sindaco Formica intende portare avanti. Un obiettivo che il sindaco si era proposto già dopo il primo anno di mandato ma che non aveva trovato "sponda" nella **Autorità portuale** che sempre aveva sottolineato l' impossibilità di investire risorse su un bene non proprio. E forse su questo argomento si sono anche incrinati i rapporti tra Comune e **Authority**. Ora però, quasi improvvisamente le cose sembrano essere cambiate e il sindaco si è detto fiducioso di poter portare a compimento questo progetto al punto da anticiparlo agli operatori del porto nella riunione già fissata per il fine settimana. Non c' è dubbio che sarà utile capire come l' **Autorità portuale** interverrà sul bene senza esserne proprietaria.

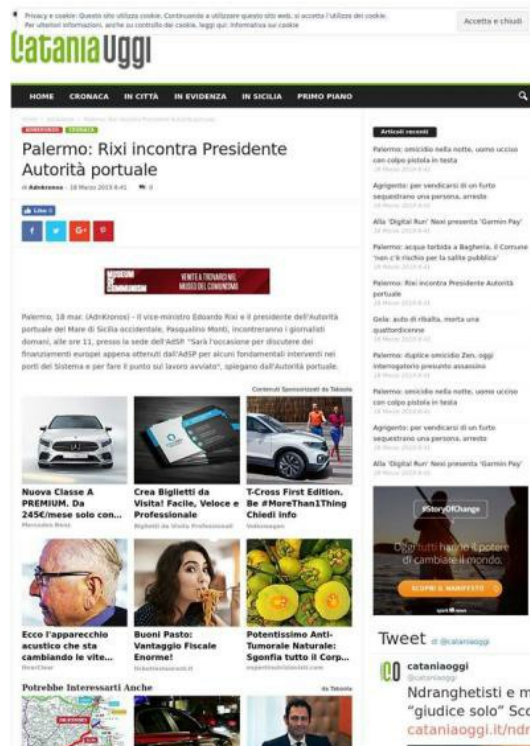


Catania Oggi

Palermo, Termini Imerese

Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale

Palermo, 18 mar. (AdnKronos) - Il vice-ministro Edoardo Rixi e il presidente dell' **Autorità portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, incontreranno i giornalisti domani, alle ore 11, presso la sede dell' **AdSP**. "Sarà l' occasione per discutere dei finanziamenti europei appena ottenuti dall' **AdSP** per alcuni fondamentali interventi nei porti del Sistema e per fare il punto sul lavoro avviato", spiegano dall' **Autorità portuale**.



Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale

Palermo, 18 mar. (AdnKronos) - Il vice-ministro Edoardo Rixi e il presidente dell' **Autorità portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, incontreranno i giornalisti domani, alle ore 11, presso la sede dell' **AdSP**. "Sarà l' occasione per discutere dei finanziamenti europei appena ottenuti dall' **AdSP** per alcuni fondamentali interventi nei porti del Sistema e per fare il punto sul lavoro avviato", spiegano dall' **Autorità portuale**. Più Visti Migranti: Caritas Ambrosiana lancia fondo per esclusi da dl sicurezza Meteo: in Lombardia weekend di sole, da lunedì nuovo calo temperature Costruzioni: Toninelli, progetto a guida italiana per piattaforma digitale 'Dibba' al bivio.

IL FOGLIO

18 Marzo 2019 alle 08:00

Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale

Palermo, 18 mar. (AdnKronos) - Il vice-ministro Edoardo Rixi e il presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, incontreranno i giornalisti domani, alle ore 11, presso la sede dell'AdSP. "Sarà l'occasione per discutere dei finanziamenti europei appena ottenuti dall'AdSP per alcuni fondamentali interventi nei porti del Sistema e per fare il punto sul lavoro avviato", spiegano dall'Autorità portuale.

PIÙ VISTI

- Migranti: Caritas Ambrosiana lancia fondo per esclusi da dl sicurezza
- Meteo: in Lombardia weekend di sole, da lunedì nuovo calo temperature
- Costruzioni: Toninelli, progetto a guida italiana per piattaforma digitale
- 'Dibba' al bivio

Contenuti Sponsorizzati

- Il nuovo orologio tattico indistruttibile già record di
- Nuovo ROG Zephyrus S, il notebook gaming più sottile al mondo...
- La risposta irrefragabile di Salvini alla mamma di...
- Il governo ha scoperto di non poter fermare nemmeno il...

Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale

) - Il vice-ministro Edoardo Rixi e il presidente dell' **Autorità portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, incontreranno i giornalisti domani, alle ore 11, presso la sede dell' **AdSP**. "Sarà l'occasione per discutere dei finanziamenti europei appena ottenuti dall' **AdSP** per alcuni fondamentali interventi nei porti del Sistema e per fare il punto sul lavoro avviato", spiegano dall' **Autorità portuale**.

The screenshot shows the Libero Quotidiano website interface. At the top, there are navigation links for 'LIBERO SHOPPING', 'LIBERO TV', 'LIBERO EDICOLA', 'METEO', 'PUBBLICITÀ', 'FULLSCREEN', and social media icons. Below this is a search bar and a 'NEWSLETTER' link. The main header features the 'Libero Quotidiano.it' logo and a navigation menu with categories: HOME, ITALIA, POLITICA, ESTERI, ECONOMIA, SPETTACOLI, SPORT, PERSONAGGI, SALUTE, and ALTRO. The article section is titled 'SICILIA' and 'Palermo: Rixi incontra Presidente Autorità portuale', dated '9 Settembre 2023'. The article text states: 'Palermo, 18 mar. (Adnkronos) - Il vice-ministro Edoardo Rixi e il presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, incontreranno i giornalisti domani, alle ore 11, presso la sede dell'AdSP. "Sarà l'occasione per discutere dei finanziamenti europei appena ottenuti dall'AdSP per alcuni fondamentali interventi nei porti del Sistema e per fare il punto sul lavoro avviato", spiegano dall'Autorità portuale.' Below the text is a 'Tutti' button and a 'Credito immagine: AGF' note. To the right of the article is a 'Libero VIDEO' section with three video thumbnails. The first thumbnail shows a man speaking and is titled 'Fascista? No, orgogliosamente italiano: Salvini aiuta i contestatori in piazza'. The second thumbnail shows Matteo Salvini and is titled 'Matteo Salvini, la promessa: "In Basilicata vinciamo, ma il governo va avanti"'. The third thumbnail shows a person and is titled 'Gilet Gialli, la polizia usa gli elicotti all'Aeroporto di Trapani per...'.

Il vice ministro Rixi, a Palermo incontrerà il presidente dell'AdSP Monti

maurizio de cesare

18 marzo 2019 - Il vice ministro Rixi, a Palermo incontrerà il presidente dell'**AdSP** Monti 18 marzo 2019 - Il vice-ministro Edoardo Rixi e il presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, incontreranno i giornalisti domani martedì 19 marzo, alle ore 11, presso la sede dell'**AdSP** in Via Piano dell'Ucciardone a Palermo. Sarà l'occasione per discutere dei finanziamenti europei appena ottenuti dall'**AdSP** per alcuni fondamentali interventi nei porti del Sistema e per fare il punto sul lavoro avviato.

Quanto alla utilità cookie di Google per organizzare i propri servizi e per analizzare il traffico, il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono condivisi con Google, insieme alla metrica sulla prestazione e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ESTERIORI INFORMAZIONI OK

gestione dei cookie e privacy policy

ABOUT US • EVENTI • CONTATTI • LAVORA CON NOI • LISTINO

Il vice ministro Rixi, a Palermo incontrerà il presidente dell'AdSP Monti

6 dicembre 2019 ore 12:07:50

Il 18 marzo 2019 - Il vice ministro Rixi, a Palermo incontrerà il presidente dell'AdSP Monti. Il 18 marzo 2019 - Il vice ministro Roberto Rixi e il presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasquale Monti, incontreranno i giornalisti domani martedì 19 marzo, alle ore 11, presso la sede dell'AdSP in Via Fiume dell'Uccisione a Palermo. Sarà l'occasione per discutere dei finanziamenti europei appena ottenuti dall'AdSP per alcuni fondamentali interventi nei porti del Sistema e per fare il punto sui lavori avviati.

INFORMAZIONI • GALLERY

Facebook Twitter LinkedIn YouTube Instagram

RELATED ARTICLES

Quinta Fiume del lasso

18 March 18, 2019

WWF nel finanziamento

18 March 18, 2019

Praterie marittime

18 March 18, 2019

4FIREVUS:

Teleportazioni astronomiche. Il Cosmopolis Europeo lancia in mare rosso

POST & COMMENT

Seleziona un commento

Commenti (0)

Scrivi un commento...

Commenta con: [Account Google](#)

CATEGORIE E NUMERO ARTICOLI

ECONOMIA	1.000
CHIPPING	1.000
LOGISTICA E TRASPORTI	1.000
INFRASTRUTTURE	1.000
NAUTICA	1.000
EVENTI E TURISMO	1.000
ESTERI	1.000
SUBITO - FOTO	1.000

BORTO
Ginterporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Conftrasporto: Via della Seta e TAV, quelle relazioni pericolose che più di qualcuno non vuol vedere

(FERPRESS) - Roma, 18 MAR - "Mentre l'Italia temporeggia, alla fine sarà la Cina a premere per la Tav". Ne è convinta **Conftrasporto-Confcommercio**, il cui vicepresidente, Paolo Uggè, pensa che tra le due vie (quella della Seta e l'alta velocità) ci sia più di una connessione. "Se si consente alla Cina una sorta di 'invasione' e poi non si rafforzano le vie d'uscita dal Paese, non è difficile pensare alle conseguenze: i prodotti cinesi resteranno nel nostro mercato sostituendo il made in Italy - afferma Uggè - L'altra ipotesi è che sarà la stessa Cina a premere per la realizzazione della Tav. Non si dimentichi che siamo in presenza di un'azione a tenaglia che prevede "l'invasione" del continente europeo sia dal nord, sia attraverso l'hub cinese del Pireo, che potrebbe rafforzarsi per il possibile collegamento con una linea ferroviaria balcanica, che per i porti liguri, il tutto valutando l'ipotesi, non poi così remota, di un possibile passaggio al Polo Nord dove i ghiacci si stanno sciogliendo. La Tav è quindi funzionale a questi obiettivi". Per **Conftrasporto-Confcommercio**, ottenute le vie d'accesso ai mercati europei, la Cina sarà libera di scegliere la strada più conveniente. "Le pressioni incrementeranno - spiega Uggè - e se, per la superficialità della gran parte dei politici italiani, Pechino otterrà anche il controllo delle infrastrutture strategiche, in particolare di alcuni porti, per il 'sistema Italia' i tempi saranno ancor più bui". "Opportuna, pertanto, l'azione del Presidente Mattarella, che cerca di porre rimedio agli errori di prospettiva di chi non sa vedere oltre il proprio naso - sottolinea il vicepresidente di **Conftrasporto** - Le reazioni fatte filtrare dai rappresentanti degli interessi filo-cinesi, che rivelano l'intenzione del leader maximo di non sottoscrivere un protocollo annacquato o addirittura di rinviare il tutto, dimostrano quanto possano essere reali le preoccupazioni di chi domanda garanzie precise a un Paese (la Cina) che non ha alcuna remora a sottoscrivere impegni sull'ambiente, sulle regole sociali e sulla libertà dei commerci, ma si guarda bene dal darne piena attuazione". "I cinesi - conclude Uggè - sono abilissimi a copiare realizzare prodotti che poi ci rivendono, ma non certamente pensano di acquistare i nostri".



L'importanza dei porti

Rispetto alla Cina siamo topolini, e trattare senza Europa è rischioso. Parlano Confetra e FerCargo

Roma. "Stiamo attenti per favore a non cedere i nostri porti, i nostri asset strategici alla Cina perché non ci sono solo le merci ma molto altro, non lasciamo a Pechino la progettazione e la realizzazione delle nostre opere". Nereo Marcucci è un toscano verace e parla al Foglio come numero uno di Confetra, la Confederazione della logistica che raggruppa 60 mila aziende, impiega 500 mila addetti e ogni anno contribuisce alla crescita del pil nell'ordine dell'8 per cento con oltre 130 miliardi di euro. "Anda e rianda", noi a Livorno diciamo così, le merci devono arrivare ma devono anche partire, ci vuole equilibrio, parità, cosa che a oggi non c'è proprio", dice Marcucci.

"Cedere ai cinesi il nostro know how, come quello della progettazione che noi italiani siamo molto bravi a realizzare, o favorirli in un settore come quello delle costruzioni dove annoveriamo dei campioni nazionali, non mi sembra una mossa intelligente", spiega. Altra cosa sono i traffici delle merci che invece sono i benvenuti, anche perché così può crescere l'intero comparto della logistica ma con una richiesta esplicita, appunto: maggiore reciprocità. "Quel nastro trasportatore marittimo che parte dal Far East e arriva in Europa deve viaggiare nei due sensi di marcia. Il nostro export verso Pechino deve necessariamente aumentare". Sono i dati di Sace Simest a ricordarcelo: nel 2018 abbiamo esportato verso la Cina merci per 13 miliardi di euro ma importiamo per 30 miliardi, la nostra bilancia commerciale è in perenne disavanzo e anche la nostra quota in Cina è appena dell'1 per cento nonostante i molti programmi di penetrazione commerciale.

"La Via della Seta vista da un finestrino del treno", dice al Foglio Giancarlo Laguzzi, presidente di FerCargo, l'associazione che riunisce tutto il comparto treno privato e pubblico tranne Fs, "ci ricorda tutti i ritardi del nostro sistema e la mancanza di una visione.

Noi ci abbiamo provato a Mortara a fare partire treni carichi di merci verso oriente, ma non è andata bene: c'era tanto import ma poco export e con i treni vuoti non si va da nessuna parte, le merci vanno dove ci sono volumi, aggregazione". Che cosa vuol dire? "Che senza tutta la confusione a cui assistiamo da settimane sulla Tav, i tedeschi si sono presi il terminale della Via della Seta a Duisburg e noi invochiamo le merci via mare per Genova e Trieste. Ma se poi mancano i corridoi e i collegamenti dove vanno queste merci?". Insomma per "i camionisti con le ruote di ferro", come si definiscono le 17 società di FerCargo, il problema non è solo quello di non svendere le infrastrutture ai cinesi ma quello di farle, altrimenti "finirà che il corridoio LisbonaKiev", prosegue Laguzzi, "ritornerà al progetto originario, la Svizzera si sta già attrezzando ho costruito la galleria del Gottardo, cinquanta chilometri, la più lunga d'Europa, e tra un anno dirà: venite. E noi andremo da loro e a perderci sarà la nostra logistica".

"La verità è che all'Italia serve l'Europa", dice Marcucci di Confetra, "siamo dei topolini rispetto alla Cina, l'accordo sulla Via della Seta sarebbe stato meglio definirlo in un contesto europeo e anche sui porti ricordo che le autorità sono organi di regolazione, quindi attenzione a non creare società con capitali cinesi". Il riferimento è a quanto ha detto qualche giorno fa il presidente dell'Autorità Portuale di Genova e Savona, Paolo Signorini, ovvero che si sta lavorando "per costruire una nuova società in partnership con il gruppo cinese China Communication Construction Company (Cccc) che ci aiuterà nelle fasi di appalto di alcune grandi opere relative al porto di Genova". Non è un caso quindi che nella delegazione che accompagnerà il presidente Xi ci saranno, tra gli altri, anche Wang Jingchun, presidente esecutivo di Cccc e il suo direttore generale Changmiao Zha. Per capire le dimensioni del colosso cinese basta pensare a una matrioska: la Cccc ha ben 34 società controllate, tutte ovviamente statali, con le quali è impegnata globalmente in attività di progettazione e costruzione di infrastrutture di trasporto, dragaggio e fornitura di gru. Basta guardare come si è mossa in questi ultimi anni, soprattutto in Africa dove ha costruito porti, ponti, tunnel sottomarini, nuove città, isole artificiali e ferrovie.

Il gruppo cinese piglia tutto Nato nel 2005 dalla fusione di China Harbour Engineering Company (Chec) e China Road and Bridge Corporation (Crbc), il gruppo Cccc è uno dei big orientali per le costruzioni, con un fatturato nel 2017 da



75 miliardi di dollari, ed è la numero tre al mondo nella classifica Engineering news record per fatturato internazionale: 23,1 miliardi di dollari. Il gruppo è noto soprattutto per la costruzione, completata di recente, del ponte marino che collega la Cina con Hong Kong e Macao. Si tratta di un viadotto di 54,7 km, il più lungo del mondo. Non a caso si era proposta anche per la costruzione del nuovo ponte Morandi poi assegnato alla cordata Salini -Fincantieri. In Etiopia il gruppo cinese ha costruito oltre 2.500 chilometri di autostrada, ha ingrandito l' aeroporto internazionale di Addis-Abeba e inaugurato un ponte autostradale a Brazzaville; in Gambia ha rifatto il porto di Banjul e aumentato i terminal portuali a Kribi in Camerun. Ed è proprio sui porti che ultimamente ha concentrato il proprio core business. Ad Abidjan in Costa d' Avorio, il gruppo cinese sta lavorando da tre anni al grande progetto di ingrandimento dell' area portuale, con degli scavi per aumentare la superficie della via di entrata al porto e lavorando alla creazione del dodicesimo terminal. Un business non da poco che adesso vorrebbe fare anche in Italia, a partire dal porto di Genova.

Giancarlo Salemi.

L'importante è che sia seguito da politici in grado di gestire una trattativa complessa

La Belt and Road Initiative con la Cina è sicuramente un grande progetto che è ineludibile anche per l'Italia

GIANFRANCO MORRA

Quando giovedì 21 arriverà in Italia Xi Jinping, troverà i politici confusi e rissanti. Circa la firma del «Memorandum of Understanding Italia-Cina» sono state espresse decine di posizioni, che attraversano tutti gli enti sociali e politici che contano. Si pensi, tanto per fare solo alcuni esempi, che nel governo tutto il M5S e i ministri tecnici sono favorevoli, mentre la Lega (Salvini e Giorgetti) esprime forti perplessità. Che la sinistra (Prodi e Letta) è aperta al discorso, come pure il presidente Mattarella. Del resto già nel 2017 il premier Gentiloni fu l'unico dei paesi del G7 a prendere parte a Pechino al primo «Forum One Belt One Road». Del tutto contrari i politici della destra, da Berlusconi a Tajani. Le ragioni del viaggio, da noi come altrove, visto che dopo l'Italia il presidente cinese andrà in Francia e Usa, non potrebbero essere più chiare.

La bellissima espressione «La via della seta», che riassume millenni di storia mondiale, è una metafora per indicare un itinerario che la Cina intende percorrere, per aprire la sua economia all'Occidente («Belt and Road Initiative»). L'Europa l'ha percorso per secoli, ora tocca ai cinesi. Una via che tocca tre miliardi di abitanti, ha detto Xi Jinping.

Queste differenze di opinioni sono pienamente comprensibili, visto che si tratta di una decisione importante e anche grave, che potrebbe produrre una nostra sudditanza non solo economica, ma molto più vasta. L'Italia appartiene da sempre al mondo occidentale e fa parte del sistema di difesa della Nato.

Come accordare queste realtà con un forte aumento della nostra collaborazione con la Cina? Che pure appare, nel momento attuale, come non evitabile.

La ragione di fondo è del tutto evidente.

Essa si può esprimere con una definizione impegnativa, che richiede accortezza e distinzione: l'Europa (e l'Italia più di altre nazioni) è entrata nella crisi più grande della sua esistenza. Per secoli è stata la dominatrice geopolitica del mondo. Come mostrarono i secoli del colonialismo. A partire dalla fine della prima Guerra Mondiale altre nazioni e altre etnie hanno compiuto processi di emancipazione e sviluppo. Alle otto nazioni occidentali più potenti del G8, si sono aggiunte quelle del G5, in Asia, America e Africa.

Già due nazioni europee, Ungheria e Grecia, hanno firmato memorandum con la Cina. Se lo farà l'Italia a fine mese, sarà la prima nazione del G8.

Come è noto si tratta di un documento di intesa, che non è né un contratto, né un trattato, né un accordo. Non sarà tuttavia una decisione facile, visto che il governo di Trump è sospettoso e dubbioso. Ma la collaborazione di alcuni importanti paesi europei con Pechino è già in atto da anni: la Francia fruisce di 15 milioni di investimenti cinesi, la Germania di 22 e il Regno Unito di 50.

Ciò che in primo luogo sperano i favorevoli al «Memorandum», sono una crescita delle nostre esportazioni in Cina e l'aumento degli investimenti cinesi in Italia. Si osserva giustamente con sospetto che la Cina guarda ai nostri porti, soprattutto Trieste e Genova, che le sarebbero utili per raggiungere l'Europa del Nord e del Centro. Giusto, ma la Cina già controlla imponenti quote dei porti di Rotterdam, Anversa e Amburgo. È difficile dubitare che la centralità del Mediterraneo, tanto ridotta dalla scoperta dell'America, verrebbe accentuata dalla «Via della Seta» (dopo secoli) e alcuni nostri porti meridionali, come Taranto e Gioia Tauro, ne trarrebbero sicuri vantaggi.

Non sarà un compito facile accordare la nostra vocazione politica occidentale con l'accentuazione della collaborazione con la Cina. Ma sappiamo che la politica di Trump è unilaterale, tanto che ha minacciato aumenti dei dazi anche all'Europa. Una risposta occorre dargliela. Anche perché la vecchia protezione degli Usa sui paesi



europei si va facendo ogni giorno più tenue. Nella dura competizione tra Usa e Cina i paesi europei rischiano di finire stritolati. È una legge della storia che ogni nazione potente tende all' egemonia. La Cina non fa certo eccezione, come ha affermato con decisione il presidente cinese al Congresso del suo partito: «Per realizzare il sogno cinese è necessario esaltare lo spirito cinese. Dobbiamo valorizzare lo spirito nazionale, pervaso di patriottismo e lo spirito dei tempi, per ridare vigore all' intera nazione».

Un progetto dichiarato di espansione economica e non solo, chiamato «La Via della Seta», al quale nessun paese europeo può pensare di rispondere da solo. Occorre un collegamento stretto dei paesi dell' Unione, le cui decisioni, pur rispettando le autonomie delle nazioni, dovrebbero strutturarsi in un progetto unitario. Purtroppo siamo in un momento difficile, le nazioni dell' Ue spesso sono in conflitto fra di loro e l' esito delle stesse elezioni di maggio, con la novità dei partiti populistici e sovranisti, creerà ulteriori problemi. La «Belt and Road Initiative» è certo un progetto non privo di rischi e pericoli (economici, tecnologici, informatici, politici, culturali), ma anche ineludibile.

L' Italia non può restarne fuori, occorre che lo sappia fare bene, con intelligenza e anche astuzia, in rapporto stretto con le altre nazioni europee. Speriamo che chi se ne occuperà non siano i politici superficiali e incapaci che ci circondano e che sapremo trovare persone consapevoli e responsabili. Non mancano, anche se non ce ne sono tante.

La Via della Seta

Cina, Moavero rassicura: nessun dubbio Ue

Ma la Lega insiste: "Il memorandum è solo una cornice". Da giovedì la visita di Xi Jinping in Italia

VINCENZO NIGRO FILIPPO SANTELLI

Arriva Xi Jinping in Italia, la sua sarà una cavalcata (non facile) fra politica e business. Il risultato più importante in questa visita del presidente cinese sarà la firma del "memorandum of understanding", quella serie di accordi che nei giorni scorsi hanno creato reazioni all'interno del governo italiano. Ancora oggi Salvini ha proseguito nel suo fuoco di sbarramento, ricordando che l'accordo è « solo una cornice » e che « sulla sicurezza nazionale non faremo sconti a nessuno ». Un accordo che avrebbe fatto protestare qualche alleato Ue con l'Italia, ma il ministro degli Esteri Enzo Moavero Milanesi ieri ha partecipato a Bruxelles proprio a un vertice di tutti i ministri Ue con il collega cinese. « Nessuno ha sollevato perplessità sul memorandum che stiamo per firmare, la Ue potrebbe- dovrebbe avere una migliore strategia unitaria, ma che in attesa che si realizzi, ogni Stato tiene i suoi rapporti bilaterali ».

Ma oltre alla politica e al business, ancora una volta il presidente cinese sceglie di visitare una grande isola italiana. Nel 2016, con Renzi a Palazzo Chigi, fece una sosta in Sardegna, al Forte Village.

Adesso sarà una giornata intera da trascorrere privatamente in Sicilia. Tra musei, palazzi reali e una serata all'Opera di Palermo, con la moglie Peng Liyuan, che è una cantante lirica famosa sin da prima che il consorte salisse al vertice del potere cinese. Una cortesia ricambiata per quella che decise di fare Sergio Mattarella, che in Cina visitò la città Natale di Xi.

Il presidente arriverà a Roma da Pechino il 21 marzo sera, alloggerà al "Parco dei Principi", l'albergo ai limiti di Villa Borghese che ormai è il quartier generale delle grandi missioni diplomatiche. L'incontro con Sergio Mattarella al Quirinale ci sarà venerdì 22 marzo; il presidente cinese farà delle brevi visite di cortesia anche ai presidenti di Camera e Senato, e ritornerà al Quirinale la sera per la cena di gala: un'orchestra accompagnerà un'esibizione di Andrea Bocelli.

Venerdì sarà anche il giorno del Business Forum Italia-Cina in cui il copresidente italiano è Fabrizio Palermo della Cassa depositi e prestiti, e il co-presidente cinese è Chen Siqing, il presidente della Bank of China. A quel tavolo verranno firmati gli accordi tra le aziende, i porti di Trieste e Genova, Terna, Intesa Sanpaolo, Danieli, la stessa Cassa depositi e la pari ruolo cinese Cic. Un Forum Bilaterale sulla Cultura servirà a siglare invece accordi sulla lotta all'importazione- esportazione illegale e sulla gestione del mercato di beni culturali, intese sulla cooperazione tecnologica come quello tra l'Agenzia spaziale italiana (Asi) e l'Agenzia spaziale per i satelliti.

Sabato 23 marzo sarà il giorno del vertice con il premier Giuseppe Conte e della firma del famoso Memorandum of Understanding a Villa Madama. Nel pomeriggio partenza Palermo. A 65 anni il presidentissimo Xi Jinping, per quanto sia possibile per un uomo che incarna lo Stato cinese, pare volersi prendere qualche ora di svago per sé e la moglie Peng, prima di rituffarsi nelle trattative con Donald Trump, spartiacque di in anno che, parole sue, per la Cina sarà pieno di rischi. Xi e Peng alloggeranno al Grand Hotel Villa Ignea, icona di Art Nouveau, e domenica visiteranno alcuni dei luoghi simbolo: il Teatro Massimo e il Palazzo dei Normanni con la Cappella Palatina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



FOCUS CINITALIA

La visita di Xi e le chance della Via della Seta

Il 22 marzo il presidente cinese Xi Jinping dovrebbe atterrare a Roma per la sua prima visita di Stato in Italia da quando ha assunto la guida della Repubblica Popolare Cinese nel marzo 2013. In tale occasione, Roma e Pechino dovrebbero sottoscrivere un accordo quadro per la Belt and Road Initiative. In caso di firma, l'Italia diventerebbe il primo Paese del G7 ad aderire ufficialmente alla Via della Seta.

«Poste le opportune cautele, ritengo possa essere una opportunità per il nostro Paese», ha dichiarato il premier italiano Giuseppe Conte in occasione dell'apertura del Festival di Limes al Palazzo Ducale di Genova. «Il prossimo incontro in Italia con il presidente cinese sarà l'occasione per sottoscrivere l'accordo quadro. Non significa che saremo vincolati il giorno dopo, ma potremo entrare e dialogare». «Anche per la Ue è una opportunità», prosegue Conte. Sarà «l'occasione per introdurre i nostri criteri e standard di sostenibilità economica e ambientale all'interno del progetto. Che sarà trasparente e ampio. Potremo dare un contributo invece che starne fuori».

Washington, tuttavia, ha fatto subito sapere che non vede di buon occhio l'endorsement dell'esecutivo M5s-Lega alla Belt and Road Initiative, esprimendo preoccupazione all'idea che un suo alleato chiave possa sostenere l'iniziativa lanciata da Pechino nel 2013.

«L'Italia è un Paese indipendente e confidiamo possiate attenervi alla decisione da voi presa in modo indipendente», ha dichiarato il consigliere di Stato e ministro degli Esteri cinese, Wang Yi, nel corso di una conferenza stampa organizzata a margine della seconda sessione della XIII Assemblea Nazionale del Popolo. A questo proposito il premier Conte ha ribadito che il dialogo con gli Usa su un dossier così strategico rimane costante, ma che «il fatto di essere collocati comodamente nell'alleanza atlantica non ci impedisce di fare scelte economiche e commerciali con la Cina per avere maggiori opportunità». Nel corso del festival, il presidente del Consiglio italiano ha anche confermato la sua partecipazione alla seconda edizione del Belt and Road Forum per la Cooperazione Internazionale, in programma a Pechino a fine aprile.

L'adesione dell'Italia alla Belt and Road Initiative e i possibili investimenti in alcuni dei porti della penisola, quali Trieste, Venezia, Genova, così come altri possibili progetti nel Sud Italia, potrebbe determinare un aumento della capacità delle infrastrutture portuali italiane.

«Va tenuto in seria considerazione il ritardo che i porti italiani e, più in generale, i porti del Mediterraneo, scontano rispetto a quelli del Nord Europa che, limitatamente a Rotterdam, ad Amburgo e ad Anversa, da quanto si apprende dal Rapporto 2016 della Corte dei Conti europea, hanno movimentato nel 2012, circa il 20% delle merci europee a fronte del 15% registrato dai principali porti del Mediterraneo», ha osservato Matteo Bressan, direttore dell'Osservatorio per la stabilità e la sicurezza del Mediterraneo allargato presso l'Università Lumsa. «Questi numeri, accompagnati a una strategia complessiva che possa favorire le esportazioni italiane in Cina e negli altri Paesi coinvolti lungo le Nuove Vie della Seta, possono ben spiegare i motivi che dovrebbero indirizzare l'Italia all'adesione alla Bri. Un'adesione che necessariamente dovrà tenere conto degli interessi dell'Italia e che dovrà farsi strada da un lato, tra la competizione economica tra Stati Uniti e Cina e, dall'altro tra i timori di alcuni Paesi europei che il Mediterraneo e i Paesi dell'Europa meridionale possano diventare, attraverso i loro porti, gli hub d'ingresso della Cina nella Ue», prosegue Bressan.

Come ha ricordato anche il ministro degli Esteri cinese, «storicamente, l'Italia rappresenta un importante snodo della Via della Seta». La Cina e l'Italia rappresentano lungo il nostro tracciato della Silk Road i punti di partenza e di arrivo.

«Anticamente, la Via della Seta promuoveva pace e prosperità comune. Questo spirito è utilissimo ancora oggi», afferma la professoressa Luo Hongbo, presidente dell'Associazione Cinese di Studi Italiani. Uno spirito che sembra manifestarsi oggi nel concetto di «comunità umana dal futuro condiviso», tramite cui la leadership cinese tende a



rimarcare la sua intenzione di avversare qualsiasi politica di espansione e di dominio imperialistico, ribadendo che, al contrario, il suo obiettivo principale rimane quello di affrontare insieme agli altri Paesi le varie sfide comuni, facendo progredire l'umanità.

«Quando parliamo di comunità umana dal futuro condiviso, intendiamo che ogni nazione va incontro a un destino comune. Dobbiamo condividere sia gioie che dolori e compiere sforzi congiunti per creare una famiglia armoniosa in cui crescere insieme, in modo che il sogno per una vita migliore inseguito dai popoli di tutto il mondo possa diventare realtà», ha dichiarato il segretario generale del Comitato Centrale del Pcc Xi Jinping nel dicembre 2017.

L'adesione italiana alla Via della Seta, secondo Luo Hongbo, è «un punto importante anche per la cooperazione con i Paesi terzi coinvolti nella Bri, in particolar modo quelli mediorientali e nordafricani: c'è la volontà comune di Roma e Pechino di aiutare i Paesi colpiti dalla guerra, in particolare da parte dell'Italia, che sta subendo gli effetti della crisi migratoria».

Conftrasporto: «La Cina ci invade e farà pressione per la Tav»

GIORGIO CAROZZI

Roma - Mentre l'Italia temporeggia, alla fine sarà la Cina a premere per la Tav. Ne è convinta **Conftrasporto**-Confcommercio, il cui vicepresidente, Paolo Uggè, pensa che tra le due vie (quella della Seta e l'alta velocità) ci sia più di una connessione. «Se si consente alla Cina una sorta di "invasione" e poi non si rafforzano le vie d'uscita dal Paese, non è difficile pensare alle conseguenze: i prodotti cinesi resteranno nel nostro mercato sostituendo il made in Italy - afferma Uggè - L'altra ipotesi è che sarà la stessa Cina a premere per la realizzazione della Tav. Non si dimentichi che siamo in presenza di un'azione a tenaglia che prevede «l'invasione» del continente europeo sia dal nord, sia attraverso l'hub cinese del Pireo, che potrebbe rafforzarsi per il possibile collegamento con una linea ferroviaria balcanica, che per i porti liguri, il tutto valutando l'ipotesi, non poi così remota, di un possibile passaggio al Polo Nord dove i ghiacci si stanno sciogliendo. La Tav è quindi funzionale a questi obiettivi». Per **Conftrasporto**-Confcommercio, ottenute le vie d'accesso ai mercati europei, la Cina sarà libera di scegliere la strada più conveniente. «Le pressioni incrementeranno - spiega Uggè - e se, per la superficialità della gran parte dei politici italiani, Pechino otterrà anche il controllo delle infrastrutture strategiche, in particolare di alcuni porti, per il "sistema Italia" i tempi saranno ancor più bui». «Opportuna, pertanto, l'azione del Presidente Mattarella, che cerca di porre rimedio agli errori di prospettiva di chi non sa vedere oltre il proprio naso - sottolinea il vicepresidente di **Conftrasporto** - Le reazioni fatte filtrare dai rappresentanti degli interessi filo-cinesi, che rivelano l'intenzione del leader maximo di non sottoscrivere un protocollo annacquato o addirittura di rinviare il tutto, dimostrano quanto possano essere reali le preoccupazioni di chi domanda garanzie precise a un Paese (la Cina) che non ha alcuna remora a sottoscrivere impegni sull'ambiente, sulle regole sociali e sulla libertà dei commerci, ma si guarda bene dal darne piena attuazione». «I cinesi - conclude Uggè - sono abilissimi a copiare realizzare prodotti che poi ci rivendono, ma non certamente pensano di acquistare i nostri».



L' intervista

«Porti chiusi? A Lampedusa si continua ad arrivare»

Virginia Piccolillo

Inizialmente il sindaco di Lampedusa Totò Martello non ci crede. Mentre atterra a Lampedusa, la nave Mare Jonio sta facendo rotta verso l' isola. E il Viminale ha appena fatto sapere che il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, prepara la direttiva che prefigura l' accusa di tratta a chi prenda iniziative «difformi» dalle regole.

Sindaco, cosa ne pensa?

«Significa che chi becca gli immigrati in mare viene denunciato? Non credo che il ministro Salvini lo farà».

Ma lo ha appena annunciato il Viminale.

«Dice che lo farà?».

Beh, sembra di sì.

«Ma voglio pensare positivo. Magari il ministro lo dice solo per la stampa. E poi non riesce a tradurre in un atto concreto la sua intenzione.

È già successo».

E se invece lo farà?

«Dopo commenteremo».

In serata la direttiva arriva.

È d' accordo?

«Sono discorsi che si fanno sulla terra ferma.

Come si fa in mare, quando c' è maltempo e le persone stanno per annegare, a non soccorrere? Mica si può dire: "Vedi che c' è il decreto Salvini. Non ti aiuto"».

La direttiva prevede il soccorso. Ma non lo sbarco.

«Intanto c' è il maltempo. E quindi, secondo me, non arriverà nessun immigrato. Ma tanto non interessa più a nessuno l' approdo».

In che senso?

«Salvini dice che i porti sono chiusi. Ma da noi sono continuati a sbarcare. Nel 2018 abbiamo avuto 300 sbarchi, con oltre 3.000 persone. Se Lampedusa fa ancora parte dell' Italia, non è vero che i porti non sono aperti».

Sta dicendo che i dati del Viminale non sono attendibili?

«Dico quello che succede. I porti non sono chiusi. E i rimpatri li facciamo ogni 48 ore, ma verso la Sicilia».

Lei dice che Lampedusa è stata abbandonata. Da chi?

«Da tutti. Gli sbarchi non sono più nei calcoli del Viminale. E che la stampa non ci dedichi più la stessa attenzione, purtroppo, è un fatto».

