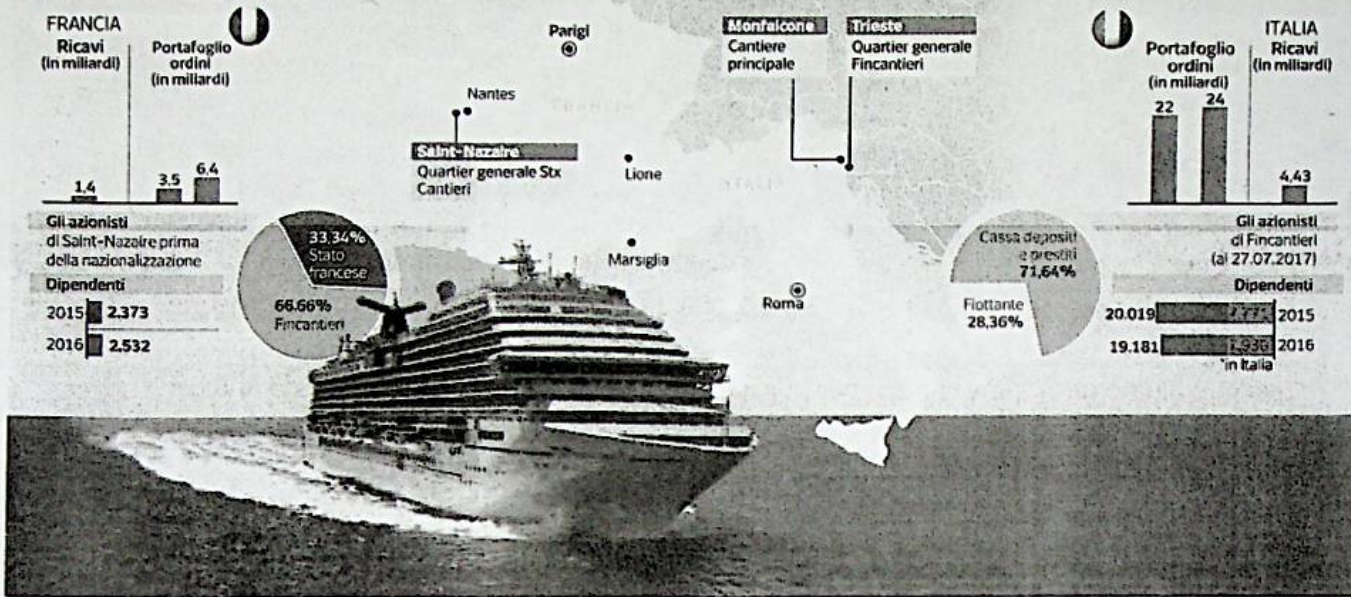


Il confronto ■ 2015 ■ 2016



Fonti: Stx, Fincantieri. Foto: www.fincantieri.com

Corriere della Sera

Gentiloni: gli interessi italiani vanno difesi

Il premier: con tranquillità ma anche con forza. Ieri vertice con Padoan e Calenda. Oggi i francesi a Roma

ROMA Linea ferma, ma piena disponibilità ad ascoltare. E con più ottimismo su una soluzione positiva rispetto ai giorni scorsi. A poche ore dall'incontro tra i ministri di Italia e Francia sul caso Fincantieri, bloccata da Parigi nell'acquisto già definito dei cantieri della Stx, nel governo si respira un'aria un po' più distesa. Ieri il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, ha fatto il punto della situazione con i ministri dell'Economia, Pier Carlo Padoan, e dello Sviluppo, Carlo Calenda, che oggi vedranno il titolare dell'Economia del governo Macron, Bruno Le Maire. Da cui si aspetta, dopo lo "sgarbo" dei giorni scorsi, aperture sostanziali.

«Vediamo se arriveranno nuove proposte. Tra Paesi amici ed europei bisogna collaborare» ha detto al Tg5 un Gentiloni piuttosto conciliante,

pronto «a difendere gli interessi nazionali con tranquillità, ma anche con forza», mentre il M5s con Luigi Di Maio invita il governo a riprendersi la rete Telecom.

Gli italiani vogliono il controllo azionario e la gestione

operativa dei cantieri di Saint-Nazaire. Fincantieri aveva speso 80 milioni per rilevare il 66% dal fallimento in cui era piombata la società coreana che possedeva Stx. Se non il 66%, le serve almeno il 50% più un'azione.

I francesi propongono un controllo azionario paritetico con il voto decisivo nel Consiglio affidato al presidente scelto dagli italiani. E assicurerebbero a Fincantieri la gestione operativa della società. Anche se la proposta dovrà essere valutata nero su bianco, nei dettagli, le condizioni sembrano un po' migliori di quelle che si profilavano solo pochi giorni fa. E potrebbero essere rese più allettanti in prospettiva, con l'attesa apertura alla collaborazione tra Stx e Fincantieri nel comparto militare. «Sarebbe importante un accordo sia sul comparto civile che milita-

re» dice il ministro della Difesa, Roberta Pinotti. «Abbiamo avuto lunghe collaborazioni con la Francia, siamo già al secondo programma congiunto, prima con le navi Orizzonte e poi con le fregate Fremm. La sintonia coi francesi, sia dal punto di vista operativo che produttivo, c'è sempre stata e i programmi hanno funzionato benissimo. Potrebbero esserci ulteriori opportunità» commenta Angelo Fusco, direttore della Divisione navi militari di Fincantieri.

Al programma Fremm la società partecipa attraverso Orizzonte Sistemi Navali, un consorzio creato con Leonardo (la ex Finmeccanica) che ha il 49% e realizza i sistemi di combattimento delle fregate. Loro partner, in Francia, è il consorzio Armaris, costituito da Thales (ingegneria elettronica, controllata dallo Stato e dalla

Il caso

Italia e Francia sono allo scontro sull'acquisto di Stx da parte di Fincantieri. Il gruppo italiano dal tribunale di Seul l'ok a rilevare il 66,6% e ha ottenuto l'accordo dell'ex presidente francese Hollande. Macron ha stracciato l'accordo

Dassault), e dallo storico Dcn, il Dipartimento delle costruzioni navali dello Stato, fondato dal Cardinale Richelieu nel 1631. Il piano per le Fremm prevede la costruzione di 27 unità, di cui dieci per la Marina italiana, per un valore complessivo di 15 miliardi, con la possibilità di realizzarne altre. La Francia ha già venduto due unità al Marocco e all'Egitto, mentre l'Italia tratta da tempo con il Brasile e l'Argentina per eventuali nuove commesse.

L'incontro tra i ministri Padoan, Calenda e Le Maire è previsto nel pomeriggio. In mattinata il ministro francese incontrerà il presidente della Regione della Loira che sollecita il coinvolgimento delle imprese locali, alcune delle quali committenti di Stx, nel capitale della società.

Marlo Sensini
 © RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola

FREMM

«Fregate europee multi-missione» o in francese «Frigates européennes multi-missions», è la sigla che identifica una nuova generazione di fregate, frutto di un progetto congiunto tra Italia e Francia. Sono realizzate in tre versioni: lotta antisommergibile, multiruolo e per l'attacco al suolo in profondità e il bombardamento controcosta in appoggio alle forze da sbarco

Lo scenario

di Stefano Agnoli

MILANO La missione era in programma, ma l'accelerazione del viaggio si è imposta dopo quella stretta di mano a Parigi tra il capo del Consiglio presidenziale libico Fayez al-Sarraj e l'uomo forte della Cirenaica Khalifa Haftar, con la benedizione del presidente francese Emmanuel Macron. E così, per «tenere» la storica posizione in Libia, il capozona dell'Eni, Claudio Descalzi, è volato ieri a Tripoli. Dove ha incontrato non solo Sarraj, ma anche il numero uno della compagnia nazionale petrolifera libica (la Noc), Mustafa Sanalla. Originario di Bengasi, quest'ultimo, e lo stretto contatto anche con Haftar, che gli ha ceduto di recente il controllo del

E dopo la mossa di Macron su fazioni, petrolio e gas Descalzi (Eni) vola in Libia

350

milioni la produzione giornaliera di barili di olio equivalente dell'Eni in Libia. Il Cane a sei zampe è presente nel Paese dal 1959

porti dell'Est «riconquistati» dopo aspri scontri, perché la Noc possa comunque continuare a estrarre, trasportare e soprattutto vendere il petrolio e il gas con cui tutto il Paese va avanti, malgrado la guerra interna tra le fazioni.

Quasi una doppia controffensiva, quella italiana, con il premier Paolo Gentiloni e il ministro Marco Minniti impegnati da

La strategia
 Per non perdere terreno in Libia l'Eni si starebbe impegnando in nuovi investimenti

una parte sul fronte dei migranti, anche se con alterne fortune. E con l'Eni dall'altra, attiva direttamente sul territorio libico e disposta ad offrire all'Ovest e all'Est non solo parole e promesse ma la concreta ripresa degli investimenti nel settore del petrolio e del gas.

Insomma, la contro-movita italiana per non perdere posizioni nell'ex «scatolone di sabbia» malgrado le mire di francesi e americani (le riserve di petrolio e gas libiche restano le prime per dimensioni dell'Africa) fa leva proprio sulla consolidata presenza locale del Cane a sei zampe, che data dal 1959. Le compagnie petrolifere internazionali hanno quasi abbandonato la Li-



L'incontro

L'amministratore delegato di Eni, Claudio Descalzi (e sotto) il presidente libico Fayez Mustafa al-Sarraj



bia dopo la rivoluzione del 2011, ma hanno lasciato alle diplomazie dei loro Paesi il compito di lavorare per preconstituire future relazioni vantaggiose. L'Eni, che è rimasta con il suo personale locale, ha invece dichiarato ieri a Sarraj e Sanalla (e Haftar) di voler sviluppare sia le forniture di gas per le centrali elettriche (che funzionano grazie al gas «italiano») sia altri giacimenti come quello di Bahr Essalam, nei fondali del mare di fronte alla costa occidentale. Più investimenti, più ricavi e quindi maggiori possibilità di pacificazione.

Emergerebbe inoltre, dopo i colloqui, la netta sensazione che gli interessi di Italia e Libia restino allineati e coincidenti sulla questione dei migranti, subita quotidianamente da entrambi i Paesi. Sarraj l'avrebbe rimarcato abbastanza esplicitamente agli italiani. E sia lui sia Haftar sanno bene che la Francia, almeno finora, si è mossa con opportunismo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo piano | Immigrazione



In salvo Migranti africani salpati dalle coste libiche attendono i soccorsi della Ong spagnola Proactiva Open Arms, 15 miglia a nord di Sabratha (Afp/Santi Paoletti)

ROMA Ormai è muro contro muro. Sono soltanto tre le Ong che hanno firmato il «codice di comportamento» e tra loro non c'è Medici senza frontiere che aveva invece annunciato l'accordo. «Sono fuori dal sistema e ci saranno conseguenze», è la reazione del ministro Marco Minniti affidata a una nota ufficiale. La prima potrebbe essere quella di ordinare controlli sulle certificazioni di tutte le navi utilizzate dalle organizzazioni e sulla composizione degli equipaggi, così come prevede il regolamento ma impone anche la legge quando ci siano rischi per la sicurezza. E alla vigilia del dibattito in Parlamento filtra il testo della lettera trasmessa al premier Paolo Gentiloni dal capo del governo Fayez Al Sarraj per chiedere «il sostegno tecnico navale per fornire aiuto agli organi navali libici». E per confermare che «da sede sarà il porto di Tripoli».

Polizia giudiziaria

Dicono sì al regolamento Moas e Save the Children mentre Proactiva Open Arms invia una lettera «annunciando la volontà di sottoscrivere l'accordo», come precisa il comunicato del Viminale. Rifiuta Msf che «prende atto dell'esemplare ruolo svolto dall'Italia», ma spiega che il codice va contro i propri principi «anche se si adeguerà ad alcune regole». Desertano invece la riunione al ministero dell'Interno Sea Watch, Sea Eye, Sos Mediterraneo, Retter.

Sono soprattutto due le regole ritenute «inaccettabili»: il divieto di trasbordo dei migranti sulle navi della Guardia costiera e la presenza della polizia giudiziaria. «Non possiamo consentire che portino armi», è la presa di posizione di chi ha deciso di non aderire. A nulla sono servite le rassicurazioni del prefetto Mario Morcone sul fatto che il trasbordo

Codice per il soccorso, firmano solo tre Ong Minniti: le altre sono fuori

Scontro sul divieto di trasbordo e sugli agenti armati
La lettera di Sarraj: il porto di Tripoli sede della missione

«sarà consentito, se richiesto dalla Guardia costiera» e sul fatto che «la legge italiana impedisce di avere agenti disarmati».

Divieti e controlli

La reazione di Minniti è categorica: «Questo rifiuto pone le organizzazioni fuori dal sistema. È evidente che non possiamo consentire a organizzazioni straniere di non adeguarsi a quanto stabilito dal nostro governo e autorizzato dall'Unione Europea». Sul divieto di attracco si era espresso in maniera negativa il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio pa-

La Cassazione

No al rimpatrio per i disabili

Gli immigrati irregolari con una grave disabilità non saranno rimpatriati se nel loro Paese non possono ricevere la stessa assistenza garantita dall'Italia. Lo ha stabilito la Cassazione che per tutelare il «diritto alla salute garantito dall'articolo 32 della Costituzione» ha bloccato il rimpatrio di un maghrebino amputato della gamba sinistra assistito dall'Inps.

ventando il rischio di essere accusati di aver ostacolato i salvataggi. E dunque non sarà impedito l'ingresso nei porti ma, come chiarisce Minniti, «ci saranno conseguenze che potranno determinarsi a partire dalla sicurezza delle imbarcazioni stesse».

È possibile che già nei prossimi giorni siano affidate alla Guardia di Finanza le verifiche sulla regolarità degli attestati delle navi straniere in materia di sicurezza, ma anche sul rapporto di lavoro con il personale imbarcato. Una linea che era stata anticipata già nei giorni scorsi, anche tenendo conto di quanto emerso nel rapporto Frontex sulle comunicazioni tra alcuni membri degli equipaggi e chi gestisce le partenze sulle coste della Libia. «Nessuna ritorsione», spiegano al Viminale, «ma l'inevitabile evoluzione di un rapporto che non si è voluto ufficializzare e rendere trasparente come invece era stato richiesto».

«Nessun'Armata»

Negli ultimi giorni il flusso degli arrivi appare diminuito e si è tornati ai livelli del 2016. Un buon risultato, anche se nessuno si illude che le partenze possano di colpo fermarsi. È proprio di questo si parlerà oggi in Parlamento, chiedendo il via libera alla missione navale nelle acque libiche «a supporto della guardia costiera locale e per

contrastare l'immigrazione illegale». Esattamente quanto chiesto nella lettera che Sarraj ha inviato il 23 luglio al governo italiano. Nella missiva viene specificato che l'operazione «dovrà inserirsi nel quadro del consolidamento della cooperazione privilegiata tra i nostri due Paesi nella lotta al traffico di esseri umani e all'impegno per limitare la crescita del fenomeno».

Per questo si chiede «l'invio in Libia di un sostegno tecnico navale per fornire aiuto necessario agli organi navali libici». E viene specificato che «la sede delle unità navali sarà il porto di Tripoli, per poter partecipare al pattugliamento congiunto su richiesta della parte libica». Dunque non ci sarà alcuna iniziativa italiana che non sia autorizzata dal comando di Tripoli: un modo per placare le polemiche e gli attacchi dei giorni scorsi contro Sarraj, accusato di aver «messo in discussione la sovranità nazionale». Ancora ieri il Parlamento di Tobruk ha minacciato ritorsioni. Non a caso in serata il premier Gentiloni dichiara che «non sarà un'invincibile armata», cercando di ottenere il consenso di tutti i partiti e dunque il via libera a un'operazione che potrebbe partire prima di Ferragosto.

Florenza Sarzanini
fsarzanini@corriere.it

Chi ha detto «sì»

Save the Children: «Vogliamo continuare a salvare vite in mare»

«Noi rispettavamo già quelle regole, ecco perché abbiamo firmato». Valerio Neri, direttore generale di Save the Children, snocciola i dati. «Da settembre 2016 con la Vos Hestia, la nostra nave, abbiamo salvato più di 7 mila persone di cui mille minori. È il nostro lavoro e vogliamo continuare a farlo».

Avevate chiesto modifiche al governo sulla prima versione del codice?

«Sì, in particolare ci preoccupava la questione dei trasbordi (il passaggio dei migranti da una nave all'altra, ndr). Non



Le ispezioni a bordo? Già successo in passato, ma non siano imposizioni

capivamo che pericolo rappresentassero. Ma ci è stato assicurato che questo tipo di operazioni verranno supervisionate dalla Guardia costiera italiana, in cui riponiamo massima fiducia. Dunque abbiamo valutato di poter procedere».

Sulle ispezioni a bordo cosa vi aspettate?

«Abbiamo chiesto che si parlasse esplicitamente di autorità italiane e non di autorità in generale. Come clausola poi ci è stato garantito il rispetto del codice internazionale di Save the Children sulla presenza di armi nelle nostre missioni. In passato è già capitato che la polizia salisse a bordo. Se dovesse capitare anche in navigazione ci auguriamo che non sia un'imposizione, che se ne discuta».

Marta Serafini
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi ha detto «no»

Medici senza frontiere: «Operazioni rallentate quando la velocità è tutto»

«È stata una decisione sofferta. Ma ponderata». Il telefono di Gabriele Eminentone, direttore generale di Medici senza frontiere, ieri non ha smesso di squillare per un secondo.

Avevate ribadito di aver sempre rispettato quelle norme. Allora perché questo no?

«Più volte Msf ha chiesto che venisse abolito il punto sui trasbordi, sembrava fatta. Poi invece il divieto è rimasto».

Perché la questione trasbordi è così importante?



L'obbligo per gli operatori di aiutare gli investigatori è contro i nostri principi

«Limitando i trasbordi si fa crescere il numero di viaggi, il che rende le missioni economicamente meno sostenibili soprattutto per le Ong più piccole. E si rallentano le operazioni di soccorso, quando i minuti possono fare la differenza tra la vita e la morte. Ma non solo...».

Cos'altro vi preoccupa?

«La presenza di funzionari armati a bordo e l'impegno che gli operatori umanitari raccolgono prove utili alle attività di indagine rappresentano una violazione dei principi di indipendenza, neutralità e imparzialità cui ci ispiriamo».

Rimarrete in mare?

«Sì. Fino a oggi abbiamo salvato più di 16 mila persone. Andremo avanti sotto il coordinamento della Guardia costiera italiana, come sempre».

M. Ser.
© RIPRODUZIONE RISERVATA