

Attacco al made in Italy All'Onu la partita finale

CIBO ITALIANO

Lunedì la decisione su etichette e nuove tasse Centinaio: «Gravissimo»

Sul tavolo tre mozioni In queste ore Brasile, Italia e Messico stanno trattando

Riccardo Barlaam
Dal nostro corrispondente
NEW YORK

Sono ore decisive per il futuro del made in Italy del food. Il senso di urgenza è riassunto bene dalle parole del ministro dell'Agricoltura Gian Marco Centinaio: «E' gravissimo quello che sta succedendo contro il nostro Paese». All'Onu al momento si è al tutti contro tutti sulla nuova risoluzione sullo sviluppo sostenibile presentata dai sette paesi del gruppo Foreign Policy and Global Health (Brasile, Francia, Norvegia, Indonesia, Sudafrica, Thailandia e Senegal) che, tra le altre cose, al paragrafo 7 ripropone la proposta dell'Oms di introdurre tasse, etichette di alert come quelle delle sigarette, e restrizioni nelle politiche di marketing su «cibi e bevande non salutari». Cibi non salutari che, secondo i tecnici dell'Organizzazione mondiale della sanità, sono quelli che superano determinate soglie di sale, grassi e zuccheri. Un'indicazione che penalizza in maniera sostanziale tutte le eccellenze alimentari italiane - olio extra vergine d'oliva, prosciutto, formaggi, pasta, vini, dolci e così via. Mentre favorisce i prodotti ritoccati in laboratorio con la chimica dalle Big Pharma e dalle multinazionali del food che sostengono l'Oms.

Alla Seconda commissione dell'Assemblea generale in queste settimane sono state presentate sei

mozioni sul tema. Ne sono rimaste sul tavolo tre: quella originaria, una messicana che riconosce la decisione dei capi di stato e di governo del 27 settembre al vertice Onu sulle malattie non trasmissibili in linea con la posizione europea e italiana, e un'altra dell'Ecuador ancora più radicale dell'originaria, favorita dal fatto che il paese sudamericano in questo momento ha la presidenza di turno dell'Assemblea generale.

Il termine ultimo per chiudere il negoziato è lunedì: ci vogliono 48 ore di tempo per le traduzioni nelle sei lingue ufficiali, più altre 48 ore per la trafila burocratica prima che la mozione sia sottoposta all'Assemblea generale il 13 dicembre.

In queste ore Brasile, Italia e Messico stanno negoziando per cercare un accordo sul linguaggio del paragrafo 7 ed evitare di andare al voto. Questa è la speranza per l'Italia, ma sembra difficile arrivare a un'intesa: l'ambasciatore brasiliano è poco presente e la giovane di-

plomatica che conduce i negoziati sembra prendere istruzioni dal ministero della Salute brasiliano, dominato da esponenti fortemente ideologizzati legati all'Oms.

Se non si troverà una convergenza, dunque, si andrà al voto sulla mozione originaria. E lì può succedere di tutto perché ogni paese ha un voto. Se la proposta originaria dovesse passare, tutti i paesi Onu sarebbero legittimati ad approvare leggi nazionali che sarebbero fortemente penalizzanti per l'export agroalimentare italiano: 41 miliardi di euro l'anno, con un trend in crescita. Sarebbe la morte per il made in Italy Dop e Igp, dei piccoli produttori e delle materie prime di qualità. A scapito del cibo di plastica, costruito in laboratorio, tanto di moda negli Stati Uniti - il latte con le vitamine, la farina con gli additivi - paese dove l'obesità è un vero problema sanitario, a differenza dell'Italia, presa a modello dagli scienziati in tutto il mondo per la sua dieta mediterranea.

I negoziati sono in corso. Per l'Italia la trattativa è seguita in prima persona dall'ambasciatrice all'Onu Mariangela Zappia, che nelle scorse settimane ha potuto contare anche sul sostegno dell'inviato speciale del governo, l'ambasciatore Gianberto De Vito, specializzato nelle questioni agroalimentari, che già aveva seguito i negoziati in settembre.

Intanto a Roma il Senato tre giorni fa ha approvato a larghissima maggioranza - 249 voti a favore e solo due contrari - una mozione che impegna il Governo e tutto il sistema paese a difendere il settore agroalimentare italiano in tutte le sedi. Oltre a questo, nella mozione si chiede al governo di avviare un confronto con la Francia, al fine di chiarire quali siano le finalità che hanno portato a promuovere questa iniziativa senza un preventivo accordo con i partner Ue.

I NUMERI

132 mld euro

Il giro d'affari

Il comparto agroalimentare made in Italy vale 132 miliardi di euro di fatturato annuo, pari a circa l'11% del Pil

41 mld euro

Le esportazioni

L'export che le aziende italiane del comparto agroalimentare hanno messo messo a segno nel 2017

+5%

La crescita

È la stima della crescita dell'export alimentare nel 2018

PRESENTATO IL PIANO: ALMENO 100 GLI APPARTAMENTI ABBATTUTI



Bucci: «Ponte demolito anche con uso di esplosivo»

La demolizione del ponte Morandi sarà un mix di smontaggio meccanico e uso di esplosivo. Lo ha spiegato il sindaco di Genova e commissario per la ricostruzione Marco Bucci, che ieri ha consegnato il progetto di demolizione. «La parte a ovest - ha detto - sarà smantellata pezzo per

pezzo, quella a est sarà fatta esplodere». Le attività saranno affidate a un consorzio di 10 aziende. Bucci ha poi chiarito che «saranno almeno 100 gli appartamenti abbattuti, su 256 abitazioni sfollate». Sui tempi si è detto «convinto che il 15 dicembre vedremo le macchine in funzione».

Aldo Grimaldi, il decano degli armatori

ADDII

Nipote di Achille Lauro, ha fondato la compagnia marittima con i fratelli

Raoul de Forcade

Decano degli armatori italiani, Capitano di lungo corso ma anche capitano d'impresa, insignito nel 2002 dell'onorificenza di Cavaliere del lavoro, Aldo Grimaldi si è spento, ieri mattina, all'età di 96 anni.

Lo sua vita, conclusasi serenamente nella sua casa di Genova, con i suoi cari, è stata quella turbinosa e attivissima di un uomo di mare che ha proseguito le tradizioni di famiglia. Nipote dell'armatore Achille Lauro, Aldo Grimaldi nasce a Solofra, in provincia di Avellino, il 30 luglio del 1922. Fin dall'età di nove anni passa le vacanze lavorando a bordo delle navi dello zio,

dove inizia a farsi le ossa con l'incarico di mozzo. Intanto si dedica agli studi nautici, diplomandosi Capitano di lungo corso, per poi laurearsi in Scienze economiche e marittime all'università di Napoli.

Durante la Seconda guerra mondiale presta servizio come guardiamarina e, al termine del conflitto, inizia la propria attività armatoriale grazie alla navi Liberty americane, trasformate in traghetti. Fonda con i fratelli Luigi, Mario e Guido la Fratelli Grimaldi Armatori, compagnia di navigazione con navi da carico e poi con unità per passeggeri. Si costituisce così il nucleo di quello che diventerà il Gruppo Grimaldi. Mario e il dottor Aldo, così tutti lo chiamavano in azienda, creano il ramo genovese. Ed è Aldo che si occupa, in prima persona, della progettazione e della gestione delle navi della flotta. In aereo, fra un viaggio e l'altro, disegna e imposta scafi e ponti che diventeranno navi all'avanguardia. E' lui a inventare una

nuova tipologia di unità chiamata cruise ferry. Si tratta di navi che possono trasportare rotabili e merci nei garage ma che nei ponti superiori, dedicati ai passeggeri, sono accoglienti e sfarzose come unità da crociera. Nasce così, agli inizi degli anni Novanta la flotta di Grandi navi veloci, società che nel 1999 vie-



ALDO GRIMALDI
E' stato anche al timone di Confitarma per due anni (1995-1997)

ne quotata in Borsa per finanziare nuove costruzioni. Nel 2003 Gnv conta otto unità. L'anno successivo, complice il private equity Permira, arriva il delisting, con un'Opa grazie alla quale il fondo e lo stesso Grimaldi riprendono il controllo dell'intero capitale di Gnv. Lui resta

presidente e ad fino al 2008, quando la famiglia esce dalla società per avviare, con Grimaldi Holding, il progetto delle Navi Blu.

Fino a ieri il dottor Aldo è rimasto presidente della Holding, che ora proseguirà la strada sotto la guida dei figli Giovanni, Isabella e Alessandra. Aldo Grimaldi è stato anche al timone di Confitarma (1995-1997). Fu il suo nome a mettere d'accordo gli associati. E durante la sua leadership, che volutamente assunse solo per un biennio, furono messi a punto due risultati fondamentali per l'armamento italiano: l'impostazione del Registro navale internazionale, che permise alla flotta nazionale di crescere notevolmente, e il Libro verde sul cabotaggio di linea. Pubblicazione che quantificava i costi della navigazione e li metteva a confronto con quelli dei trasporti su strada, rotaia e aereo. Da lì nacque il progetto delle Autostrade del Mare.



Compiamo 55 anni
Sono orgoglioso di essere
Italiano

Vi ringraziamo per averci aiutato a crescere, con il vostro aiuto siamo diventati la più grande Compagnia di autonoleggio a capitale interamente italiano.



www.sicilybycar.it - sbc@sbc.it - 091.6390111



