



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 08 marzo 2019**



Rassegna stampa

Prime Pagine

08/03/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 08/03/2019	7
08/03/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 08/03/2019	8
08/03/2019	Il Foglio Prima pagina del 08/03/2019	9
08/03/2019	Il Giornale Prima pagina del 08/03/2019	10
08/03/2019	Il Giorno Prima pagina del 08/03/2019	11
08/03/2019	Il Manifesto Prima pagina del 08/03/2019	12
08/03/2019	Il Mattino Prima pagina del 08/03/2019	13
08/03/2019	Il Messaggero Prima pagina del 08/03/2019	14
08/03/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 08/03/2019	15
08/03/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 08/03/2019	16
08/03/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 08/03/2019	17
08/03/2019	Il Tempo Prima pagina del 08/03/2019	18
08/03/2019	Italia Oggi Prima pagina del 08/03/2019	19
08/03/2019	La Nazione Prima pagina del 08/03/2019	20
08/03/2019	La Repubblica Prima pagina del 08/03/2019	21
08/03/2019	La Stampa Prima pagina del 08/03/2019	22
08/03/2019	MF Prima pagina del 08/03/2019	23

Primo Piano

08/03/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 11 Il presidente di Ap al vertice di Assoporti Con l' ex presidenza invece Ravenna si era staccata	24
------------	--	----

Trieste



07/03/2019	Ansa	Autorità portuale Adriatico, non svendiamo Trieste ai cinesi	25
07/03/2019	Il Nautilus	Via della Seta: Serracchiani, non uscire da perimetro Ue	26
08/03/2019	Il Piccolo Pagina 2	«Stop all' accordo con Pechino» Usa e Ue gelano Trieste e l' Italia	27
08/03/2019	Il Piccolo Pagina 2	Dipiazza: «Se Trump non vuole salta tutto» D' Agostino: «Anche altri pronti a investire»	29
08/03/2019	Il Piccolo Pagina 3	Gara lampo ad aprile Da giugno il cantiere per allungare il Molo Settimo	30
07/03/2019	Informare	Il Propeller di Trieste si interrogherà sulle conseguenze dell' eventuale mancata realizzazione della TAV Torino-Lione	31
08/03/2019	La Repubblica Pagina 14	Xi preme sulla Via della Seta L' Italia si perde nel negoziato	32
07/03/2019	larepubblica.it	Via della Seta, quello che c' è da sapere	33
08/03/2019	Messaggero Veneto Pagina 16	Via della Seta, lo scontro tra Usa e Cina adesso si riflette sul porto di Trieste	35
08/03/2019	Messaggero Veneto Pagina 16	Mareschi Danieli è cauta, Agrusti contrario	37

Savona, Vado

08/03/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 48	Nave Magnaghi, via alle visite	O.STE. 38
------------	---	--------------------------------	-----------

Genova, Voltri

07/03/2019	Ansa	Spediporto, a febbraio il porto di Genova rialza la testa	39
07/03/2019	FerPress	Bocconi: il 25 marzo evento "La rete degli interporti italiani per la mobilità sostenibile"	40
07/03/2019	Genova Today	Porto, traffici in crescita per la prima volta dopo il crollo del Morandi	41
07/03/2019	Il Nautilus	Il porto di Genova si allea col gruppo cinese CCCC	Scritto da Redazione 42
08/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 14	«Un terminal crociere al Sech? Solo voci, il progetto non esiste»	43
07/03/2019	Informare	Spediporto, il porto di Genova sembra uscito dalla fase critica	44
08/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	E il porto per la prima volta inverte la rotta	MASSIMO MINELLA 45
07/03/2019	Messaggero Marittimo	Genova: traffici in ripresa dal mese di Febbraio	Giulia Sarti 46
07/03/2019	The Medi Telegraph	Gli Usa: «Via della Seta, l' Italia si attivi per la trasparenza»	GIORGIO CAROZZI 47
07/03/2019	The Medi Telegraph	Spediporto: «A febbraio Genova in ripresa»	GIORGIO CAROZZI 48

Ravenna

08/03/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 11	Piomboni, Ap fissa i tempi: «Fine lavori entro l' anno» Ma manca la sabbia	49
------------	-------------------------------------	--	----

Marina di Carrara

07/03/2019	FerPress		
La Scuola Nazionale Trasporti apre una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara			52
08/03/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 21	
La Scuola Trasporti sbarca a Carrara			53
08/03/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 21	
Interrogazione sulle autonomie degli scali			54
07/03/2019	Informare		
La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha aperto una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara			55
08/03/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 43	
Portuali più formati e competenti			56
08/03/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 43	
«Nel 2020 il record dei traffici: supereremo i 3 milioni»			57
08/03/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 43	
«Un polo legato alla Pontremolese»			58
08/03/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 43	
Scardigli: «Trent' anni di storia per operai più specializzati»			59

Livorno

07/03/2019	Il Nautilus		<i>Scritto da Redazione</i>
Toninelli: Verna commissario straordinario a Livorno			60
08/03/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 12	
Grimaldi: nessun danno alle banchine			61
08/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 38	
Porto, oggi arriva il commissario			62
07/03/2019	Messaggero Marittimo		<i>Renato Roffi</i>
Chiudere la sclerotizzata questione della Porto 2000			63
07/03/2019	Portnews		<i>di Marco Casale</i>
A Livorno l'Autorità Portuale ha operato correttamente, ecco perchè			64

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/03/2019	Ansa		
Sirene porto per vittima piattaforma			66

Napoli

08/03/2019	Il Mattino	Pagina 27	
Il NauticSud raddoppia trasloco sul Lungomare			67
07/03/2019	Stylo 24		
Porto di Napoli, ecco i nomi degli ispettori del Ministero			69

Salerno

08/03/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 23	
Dragaggi al porto, «cabine» e furgoni contro l' inquinamento			70

Bari

08/03/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 27 71
Area doganale e nuovi collegamenti l' Asi punta su innovazione e servizi

08/03/2019 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 3 CHIARA SPAGNOLO 72
Estate salva, la nave via in 10 giorni

Brindisi

08/03/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 13 FRANCESCO RIBEZZO PICCININ 74
Colmata, dragaggi e moli In Consiglio l' 8 aprile si consuma l' ultima battaglia

08/03/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 13 76
Dopo il sequestro dei varchi ok alla soluzione provvisoria

Messina, Milazzo, Tremestieri

07/03/2019 **FerPress** 77
MIT: al via raccolta manifestazioni interesse per candidarsi a presidente AdSp dello Stretto

07/03/2019 **Informare** 78
Avviata la procedura per la selezione del presidente dell' AdSP dello Stretto

07/03/2019 **Messina Ora** 79
Autorità portuale. M5S: "Via alla scelte del Presidente"

07/03/2019 **TempoStretto** 80
Authority dello Stretto, via alle candidature per la presidenza

07/03/2019 **Transportonline** 81
Porti, al via le candidature per il ruolo di Presidente per AdSp dello Stretto

Catania

08/03/2019 **Avvenire** Pagina 7 82
Sea Watch è un segreto di Stato

Augusta

08/03/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 29 84
«No alle navi da guerra nel porto»

Focus

08/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 13 85
Fedespedi: «I porti italiani meno veloci dei concorrenti»

08/03/2019 **Il Messaggero** Pagina 11 86
Via della Seta, dagli Usa un nuovo altolà all' Italia

08/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 4 MASSIMO MINELLA 87
Cosulich: "La Via della Seta? Bene gli accordi, ma si vince se i prezzi sono competitivi"

07/03/2019 **Transportonline** 89
L'Italia apre alla via della Seta, ma se non apre nuove vie verso l'Europa sarà un boomerang

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688251

FONDATA NEL 1876

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



Il Napoli batte il Salisburgo
L'Inter sbaglia un rigore e pareggia in Germania
di **Guido De Carolis**
e **Monica Scozzafava** a pagina 38



L'esonero
Rivoluzione Roma
Salta Di Francesco
ritorna Ranieri
di **Luca Valdiserri**
a pagina 39



Politica I 5 Stelle: lo stop è irrevocabile. I governatori del Nord: non si può bloccare l'opera. Il Quirinale ricorda le leggi e i trattati

Conte boccia la Tav, scontro finale

Il premier: è inutile. Salvini: ma io vado fino in fondo. Di Maio: irresponsabile minacciare la crisi

PECCATI ORIGINALI DI UN'ALLEANZA

di **Francesco Verderami**

Lanciatosi a tutta velocità verso l'orlo del precipizio, per mesi Di Maio e Salvini si sono sfidati sulla Tav a chi avrebbe frenato per ultimo. Contando sul fatto di non aver rivali, immaginavano di proseguire così fino alle Europee per dividersi i consensi, perpetuando la logica del rinvio come forma di mediazione nel governo. Il quadro politico è però mutato e la competizione sembra coglierli impreparati a gestire oggi l'ennesimo conflitto. L'idea di drammatizzare il muro contro muro servì nei giorni della Finanziaria per giungere a un compromesso di necessità sui «numerini», ma sulla Tav Conte ha smesso i panni del «mediatore», operando una scelta di campo grillina. E adesso a Salvini, pressato a sinistra da Zingaretti e a destra da Berlusconi, tocca dare risposta al suo elettorato di riferimento.

continua a pagina 24

GIOCHI PERICOLOSI SULLA CREDIBILITÀ

di **Marco Inmarisio**

L'ultimo colpo di genio è la pretesa di spiegare all'Europa e alla Francia che non ci hanno capito niente per trent'anni. Certo, prima non c'era l'analisi costi-benefici del professor Marco Ponti, per sua natura formidabile e consacrata ieri dal presidente del Consiglio allo status di tavole della legge sulla Tav. Nell'ultimo mese è stata smontata dall'intero mondo accademico italiano, ne sono stati messi in rilievo gli errori di calcolo, l'ideologia prevalente all'interno della commissione che ha redatto il testo, e il metodo molto personale utilizzato per giungere alle conclusioni più negative possibili, che non corrisponde ad alcun parametro europeo e italiano per gli studi di quel tipo. Non resta che l'ironia, anche se c'è poco da ridere.

continua a pagina 24

Legna e M5S ai ferri corti sulla Tav. Matteo Salvini attacca: «Sulla Tav sono pronto ad andare fino in fondo. Si farà e basta». Replica Luigi Di Maio: «Il leader leghista è irresponsabile. Così minaccia la crisi». E i Cinque Stelle ribadiscono: lo stop è irrevocabile. In precedenza era sceso in campo il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, frenando la Torino-Lione: è inutile, parlerò con l'Unione europea e con Parigi. Ma la Francia preme: rispettare l'impegno. Il Quirinale sottolinea che ci sono leggi e trattati e i governatori delle Regioni fanno pressing perché si finisca di costruire l'infrastruttura: impensabile bloccare l'opera.

di **Massimo Franco**

GIANNELLI



IL RETROSCENA

L'ultima mossa: tutelare il M5S

di **Massimo Franco**

Un rinvio «protettivo». Deciso per preservare un simulacro di alleanza; e magari per permettere a Luigi Di Maio di presentarsi all'assemblea dei deputati del Movimento Cinque Stelle, fissata un'ora e mezza dopo, con un nulla di fatto sulla Tav. A mezza bocca, i seguaci di Beppe Grillo lo ammettono.

continua a pagina 5

La storia Un mese fa rimase ferito dal colpo di pistola, ora la riabilitazione



Manuel Bortuzzo (19 anni) il nuotatore ferito alla schiena e paralizzato alle gambe, è tornato in piscina. Qui in una immagine tratta da un video

Manuel, la gioia del ritorno «Finalmente in piscina»

di **Rinaldo Frignani**

Manuel Bortuzzo ritorna in acqua. Un mese fa, la promessa igiene del nuoto era rimasto ferito, a Roma, da un colpo di pistola. «È un'emozione bellissima. Ecco la mia riabilitazione» ha detto. Per i prossimi tre mesi la piscina di Santa Lucia sulla via Ardeatina sarà il suo campo di allenamento.

a pagina 17

L'OTTO MARZO

FEMMINICIDI

Ale e Fortuna, uccise a botte dai compagni

di **Titti Beneduce**
e **Salvo Toscano**



Alessandra Immacolata Musarra, 29 anni

Ancora due femminicidi, e proprio alla vigilia dell'8 marzo. Alessandra Immacolata, 29 anni, a Messina è stata uccisa dal fidanzato. L'ha picchiata con pugni e calci al volto, le ha strappato i capelli. Fortuna Bellisario, 37 anni, è stata ritrovata senza vita sul pavimento di casa, a Napoli, quartiere Miano. A ucciderla è stato il marito. L'ha straziata con una grucciona, poi ha chiamato il 118. «Respira male, correte».

a pagina 14 **Sacchettini**

LA DISPARITÀ DI STIPENDI

Donne al lavoro 66 giorni gratis

di **Rita Querzé**

Nelle aziende italiane — dice l'Eurostat — le donne guadagnano il 17,9% in meno degli uomini. Il divario nel privato, i casi limite di manager e operai.

a pagina 20

GIULIA BONGIORNO

«La parità serve anche a destra»

di **Aldo Cazzullo**

Giulia Bongiorno al Corriere: «I diritti delle donne non sono una cosa di sinistra. Anche le donne di destra devono battersi».

a pagina 21

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

L'ex scassinatore di reti Gabriel Battistuta ha un figlio ventenne che fa il commesso in una copisteria. Battigol potrebbe comodamente comprargli una macchina di lusso, ha dichiarato in un'intervista radiofonica, ma suo figlio non ne sarebbe felice a lungo, perché la felicità ha a che fare con la dignità e a dartela è ciò che ti guadagni da solo. Battistuta non è anglosassone come Sting o Bill Gates ed è probabile che i suoi sostanziosi risparmi li lascerà in eredità alla prole, invece che a qualche fondazione caritatevole. Però pretende che nel frattempo i figli imparino l'arte della fatica. Saranno sempre privilegiati, ma privilegiati che sgobbano. Non come certi figli di papà che, dopo studi svogliati e raccomandati, lavorano nella bottega di fami-

Battistuta navigator

glia, spesso per finta. Scroccando le reazioni sui social, in Italia sembrano fronteggiarsi due partiti, gli stessi che si fronteggiano su tutto il resto. Il primo inneggia al padre facoltoso che rinuncia a viziare l'erede per insegnargli a vivere. Il secondo contesta al figlio del ricco di avere tolto il posto a qualcuno altro che ne avrebbe avuto più bisogno. Chi sostiene questa tesi riconosce al lavoro una mera funzione di stipendi-ficco, negando che serva a realizzarsi come persona; per quello c'è il tempo libero. La posizione di Battistuta appare più nobile, ma la condizione perché rimanga tale è che il lavoro continui a esserci, nonostante i robot, e che continui a essere pagato, nonostante i mercati (e le tasse).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI TECNOLOGIA

1° RILASCIO: VITAMINE E, SE, B1, B6, B12, MAGNESIO
2° RILASCIO: LUTINA, SANGUE, SELLINO, CRISTALLI, ZINCO, CALCIO
3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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

Noni Nature Sped. in A.P. - DL 33/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.M. Milano
9771120-418008





La Bce vara un nuovo programma di liquidità per le banche. La buona notizia: continueranno a comprare titoli di Stato. La cattiva: la crisi non è mai finita



Venerdì 8 marzo 2019 - Anno 11 - n° 66
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 si Sostitì"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 1/4/2009

AI FERRI CORTI Muro contro muro 5Stelle-Lega, il premier prova a bloccare i bandi

Conte: "Decido io, il Tav è inutile" Salvini sbrocca, crisi più vicina

■ Scontro a distanza sull'Alta velocità Torino-Lione. Dopo che il presidente del Consiglio ha dato parere negativo sull'opera e il vicepremier grillino ha ribadito il No, l'altro vicepremier ha promesso di "andare fino in fondo" affinché il tunnel si realizzi

DE CAROLIS A PAG. 2

I VESCOVI DANNO DEL "PARASSITA" A CHI È POVERO

SILVIA TRUZZI A PAG. 13



VERTICE A PALAZZO CHIGI
Il flop dei "tecnici" leghisti: zero argomenti in favore dell'opera

DI FOGGIA A PAG. 2



MACRON, IL PIATTO PIANGE
12 bluff francesi: niente fondi e ferrovia congelata fino al '38

BARBACETTO A PAG. 3

MONICA FRASSONI
"Anche noi verdi europei per il No E gli ultimatum Ue sono bugie"

DE RUBERTIS A PAG. 3



MEDIOLANUM Procura di Roma

B. più vivo che mai: indagato per un'altra sentenza comprata



Inchiesta per B. Corruzione in atti giudiziari

PACELLI A PAG. 11

INTERCETTATO Nell'inchiesta sul Salone del Libro gli sfoghi a cena dell'ex sindaco Pd

Fassino nella notte delle lunghe forchette: "Chiamparino cinico"

SÌ M5S, LEGA E LEU
Voto di scambio, Pd e FI uniti contro la legge: "Finiamo tutti in gattabuia"

RODANO A PAG. 5

OTTIMA NORMA, INFATTI NON NE PARLA NESSUNO

PETER GOMEZ A PAG. 13



■ L'accusa della moglie (l'ex senatrice Anna Serafini) delusa dalla mancata rielezione del marito a primo cittadino: "Che città di merda". Lui rimugina sul suo predecessore, ora presidente della Regione Piemonte

BOFFANO A PAG. 8 - 9

CASTA SICILIANA
Miccichè difende i vitalizi dell'Ars: "Con 600 euro mica si campa..."

LO BIANCO A PAG. 4 - 5

CASTA ITALIANA
Fico: via i trucchi per le immunità

PROIETTI A PAG. 4

Che c'è di BELLO

Il colpevole, Lavia e i suoi Giganti, Amélie Nothomb e l'amore a Ferrara

DA PAG. 20 A PAG. 23

La cattiveria
Renzi: "Ho distrutto i Cinquestelle". Poi si dedicherà pure a Forza Italia

L'8 MARZO AL FATTO
Senza noi donne, nessun posto di lavoro è lo stesso

A PAG. 12

LA GUERRA SOTTO LA TORRE L'ultima trovata del sindaco leghista

Le bancarelle son tornate: salvate Pisa!

UNA caterva di norme, dalla Costituzione al Codice dei Beni culturali, dai regolamenti applicativi alle circolari ministeriali, prescrivono in modo non equivoco che le aree monumentali più preziose non possono essere deturpate da mercatini, bancarelle e altre presenze improprie, che disturbano la visione e la dignità dei monumenti.

Come se non bastasse, a Pisa il bollino Unesco, ovviamente tributato alla celeberrima Piazza dei Miracoli, impone un sovrappiù di attenzione a queste cose, anche perché la Torre pendente è diventata uno dei simboli-chiave dell'Italia, sorpassando in popolarità in molti Paesi perfino il Colosseo.

Eppure il sindaco leghista di Pisa, avendolo a quel che pare promesso in campagna elettorale, vuole riportare sulla Piazza la sterminata schiera di bancarelle che fortunatamente ne era stata allontanata pochi anni fa, restituendo la Piazza alla sua dignità e alla sua storia.

PAGINA 16

SEGUE A PAGINA 24





ANNO XXIV NUMERO 87 | Edizione e Amministrazione Via Viterbo 19 - 20124 Milano, Tel. 02 50989011 | Sped. in Abb. Postale - DL 35/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c.1, D.L. 118/2010 | DIRETTORE CLAUDIO CERASA | VENERDI 8 MARZO 2019 - € 1,80

Scrittore nero e gay, da paladino moralizzatore dei social a "razzista islamofobo". E Jackson ritira il suo romanzo

Roma. Entrando nel sito Internet dello scrittore americano Kosoko Jackson ieri si poteva leggere il seguente annuncio: "Mentre sto affrontando il dolore che il mio debutto ha causato, il sito è attualmente in manutenzione. Grazie per la vostra pazienza e a presto".

di GIULIO MIORETTI

colore che sono stati feriti dalle mie parole, specialmente i lettori musulmani, mi dispiace". Uno scrittore di destra e "islamofobo". Tutto il contrario. Jackson è un militante della giustizia sociale in letteratura, uno che tuita che soltanto le persone di colore possono scrivere di diritti civili o che le donne non devono "trarre profitto" dalle storie degli omosessuali. Faceva parte di una piccola ma potente comunità online che si batteva contro i pregiudizi e i valori della diversità. Ora Jackson è processato dalla stessa comunità e polizia del pensiero di cui faceva orgogliosamente parte, i commissari ideologici della young adult fiction.

Afroamericano e gay, Jackson si guadagnava da vivere come "lettore sensibile" di successo, ovvero quegli editor che revisionano i romanzi sotto compenso prima della pubblicazione in modo che rispettino i canoni culturali corretti. Il suo romanzo stava per uscire con il suo romanzo d'esordio, "A Place for Wolves". Raccontava la storia d'amore fra due omosessuali nella Jugoslavia dilaniata dalla guerra civile. Il libro sembrava pronto per il grande successo e aveva ricevuto numerose recensioni in anteprima, che influenzarono l'acquisto e il collocamento dei libri. La scorsa settimana, tuttavia, Jackson ha rilasciato una dichiarazione indirizzata alla "Book Community", scusandosi per "la rappresentazione problematica e l'insensibilità storica" nel suo romanzo. Ha chiesto all'editore, Sourcebooks, di ritirare il libro, che sarebbe dovuto uscire il 26 marzo.

Il contraccolpo era iniziato il 22 febbraio, con una lunga review pubblicata sul sito di recensioni Goodreads. "Non sono mai stata così disgustata in vita mia", c'era scritto. Altri avevano tuitato che il libro è negativo perché ha per protagonisti degli americani durante una tragedia che non si è svolta in America. A Jackson veniva contestata l'ambientazione della guerra in Kosovo come sfondo per un romanzo sentimentale o che il libro non fosse stato scritto da un musulmano, visto che i musulmani avevano molto sofferto nella ex Jugoslavia, e che per giunta il cattivo della storia fosse un musulmano albanese. Heidi Heilig, che ha partecipato a molte schermaglie ideologiche online e aveva fornito un giudizio positivo per il libro di Jackson, ha rivisto in fretta la recensione e ha promesso di "lavorare di più".

A gennaio, un'altra autrice esordiente, Amélie Wen Zhao, aveva chiesto al suo editore di non pubblicare il romanzo fantasy "Blood

Heir", a causa delle critiche sulla sua "insensibilità razziale". Zhao ha chiesto scusa per aver causato tanto dolore. Anche Jackson, adesso sotto tiro, aveva partecipato all'aggressione online contro Zhao e ora si ritrova eliminato da un festival letterario. Anche l'agente di Jackson ha chiesto scusa. E così ha fatto l'editore, Sourcebooks: "L'autore ha chiesto di ritirare la pubblicazione di 'A Place for Wolves' e noi siamo d'accordo". Lo slogan del lancio del romanzo di Jackson recitava: "L'unica regola? Sopravvivere. Come farlo? Spetta a te". Lo scrittore riunì alla letteratura e abbracciò la ferrea obbedienza ideologica. Ovvero, fra un bianco e un immigrato, un uomo e una donna, un borghese e un proletario, un eterosessuale e un omosessuale, un cristiano e un musulmano, un capitalista e un socialista, il secondo deve averla sempre vinta e il primo viene sempre i panni dell'oppresso. Successo e plauso saranno assicurati.

Appello sovranista a Macron

Il governo azzeccarbugli non sa come dire che la Tav si deve fare. I bluff di Conte

Il premier chiede soldi a Parigi e Ue. L'ultima mediazione possibile: i bandi partono, ma possono essere revocati in ogni momento

Lo stallò, la multa e l'ira leghista

Roma. Chissà che alla fine anche Matteo Salvini, sempre così poco incline all'autocritica, non dovrà rinunciare a quelle parole battute in faccia a Danilo Toninelli nella notte tra mercoledì e giovedì, quella del lungo vertice a Palazzo Chigi. A me dei francesi non me ne frega un accidente", disse Ue, per condire l'improvviso vicepremier al ministro dei Trasporti che insisteva nel voler ragionare sull'analisi costi/benefici internazionale, e non solo quella del caso italiano. Invece, è proprio all'indietro Maroni che il governo giuliano-verdi è costretto a ricorrere. Ma in realtà chi prova a porre ultimatum ma in realtà chiede un aiuto. Che poi, non a caso, è proprio il titolo che assumerà Giuseppe Conte nel corso della conferenza stampa convocata a sorpresa a Palazzo Chigi nel pomeriggio e che si risolverà in una lunga dissertazione inconcludente, che non sceglie il nodo centrale, e cioè quello dei bandi da lanciare entro luglio per non rischiare tra il 200 e gli 800 milioni di euro di sanzioni da parte di Bruxelles e una figuraccia internazionale. "E' d'obbligo procedere a un'interlocuzione con i partner di questo progetto. Francoforte, per condire i nostri dubbi", dice Conte. E fa mostra di sicumera, giungla il petto quando afferma che ci andrà lui "a rappresentare l'intero governo in questa interlocuzione". E non si sa neppure il premier se bene come venire fuori da quello che lui stesso definisce uno "stallò".



GIUSEPPE CONTE

Inps di governo: guaio

L'istituto si converte all'economia woodoo di Tridico e al suo bluff da 12 miliardi sul RdC. Ora tocca al Mef

L'Inps è già adeguato al nuovo corso allestito e alle sue teorie economiche alternative. In audizione alla commissione lavoro della Camera il ministro Giuseppe Gabrielli Di Michele ha depositato e letto un testo che sembra scritto da Pasquale Tridico, presidente indetto ma non ancora nominato dal governo. "Il reddito di cittadinanza avrà un forte impatto... in termini di aumento del pil potenziale, come stimato dalla Commissione Ue". Questa è la tesi, abbastanza singolare e finora mai espressa dall'Istituto in audizione, dell'ex candidato del M5s a ministro del Lavoro, poi consigliere di Luigi Di Maio e prossimo presidente dell'Inps. Ovvero il reddito di cittadinanza in un certo senso si autofinanzia: spendendo 6 miliardi in deficit quest'anno, dice Tridico, se ne potranno spendere 12 miliardi sempre in deficit l'anno prossimo riprendendo le regole europee. E tutto grazie a un trucco contabile che trasforma gli inattivi in disoccupati attraverso l'iscrizione nei centri per l'impiego. Questa teoria è stata inserita nella relazione illustrativa del decreto (anche perché la Ragioneria dello stato ha impedito che entrasse nella relazione tecnica). Ed è anche la tesi che appaia l'Inps: "Il reddito di cittadinanza... permetterà di ridurre al rialzo il tasso di partecipazione alla forza lavoro, determinando la crescita del pil potenziale e conseguentemente l'ampiamiento dell'output gap. Questo crea uno spazio fiscale aggiuntivo (cd. fiscal stance) che potrà essere utilizzato per aumentare l'occupazione, senza ulteriori aumenti della percentuale del deficit strutturale, oltre la soglia ammissibile di sanzioni a livello comunitario".

Questa teoria - a parte la definizione errata di fiscal stance - è fuori dalla realtà. Ed è preconcettuale che l'Inps si paghi senza fornire alcuna stima. Ancor più preconcettuale è che l'Inps esprima le sue impressioni macroeconomiche sul reddito di cittadinanza senza dire nulla sull'effetto negativo sul potenziale di "quota 100" su cui ha dati più attendibili e consolidati. (Capote segue nell'inserto IV)

I barbari della giustizia

La riforma del voto di scambio è l'apice del populismo penale. Tutto è mafia. La Camera approva. La Lega tace e vota

Roma. L'Aula della Camera dei deputati ha approvato ieri, con i voti di Movimento 5 stelle, Lega e Fratelli d'Italia, la proposta di legge che modifica l'articolo 416 ter del codice penale, quello che punisce lo scambio elettorale politico-mafioso (il cosiddetto voto di scambio). Il testo torinese ora al Senato, dove era stato originariamente proposto dal senatore del M5s Mario Giarrusso, noto ai più per aver rivisto il gesto delle manette ai parlamentari del Pd e per essersi definito con ferocezza un "manettaro". La proposta di modifica del voto di scambio ricalca l'approccio giustizialista di Giarrusso, componendosi di un unico articolo in grado di sovvertire l'impianto penale del corpo paese. Innanzitutto vengono inserite le pene per i politici accusati di aver siglato accordi elettorali con esponenti mafiosi; si richiama una recitazione da 10 a 15 anni (contro la prevista attuale che va da 6 a 12 anni). Come nella migliore tradizione del populismo penale, l'aumento delle pene viene presentato come la migliore soluzione per contrastare i crimini. In realtà, ma porta a risultati paradossali. La pena a una recitazione da 10 a 15 anni è infatti la stessa prevista per l'associazione mafiosa (art. 416 bis). Il testo torinese ora al Senato, dove era stato originariamente proposto dal senatore del M5s Mario Giarrusso, noto ai più per aver rivisto il gesto delle manette ai parlamentari del Pd e per essersi definito con ferocezza un "manettaro". La proposta di modifica del voto di scambio ricalca l'approccio giustizialista di Giarrusso, componendosi di un unico articolo in grado di sovvertire l'impianto penale del corpo paese. Innanzitutto vengono inserite le pene per i politici accusati di aver siglato accordi elettorali con esponenti mafiosi; si richiama una recitazione da 10 a 15 anni (contro la prevista attuale che va da 6 a 12 anni). Come nella migliore tradizione del populismo penale, l'aumento delle pene viene presentato come la migliore soluzione per contrastare i crimini. In realtà, ma porta a risultati paradossali. La pena a una recitazione da 10 a 15 anni è infatti la stessa prevista per l'associazione mafiosa (art. 416 bis). Il testo torinese ora al Senato, dove era stato originariamente proposto dal senatore del M5s Mario Giarrusso, noto ai più per aver rivisto il gesto delle manette ai parlamentari del Pd e per essersi definito con ferocezza un "manettaro".

Ma le distorsioni più gravi si nascondono nei dettagli. Secondo Ue, per provvedimento approvato, ad esempio, per configurare il reato di voto di scambio non è necessario che l'appartenenza ai clan dei soggetti che promettono di procurare voti sia nota a livello di circoscrizione. Secondo il ministro dell'Interno, invece, la promessa di voto è sufficiente. E' un problema legato al clima di non fiducia che si respira oggi in Italia ma è un problema legato anche alle cattive riforme fatte da questo governo. E' la scommessa di Salvini e Di Maio è dare un po' di soldi alle persone che hanno bisogno sperando che queste poi li spendano, lo penso che la scommessa sarà fallimentare. Le

Il triafo del metodo Davigo

Infine, ed è forse questo aspetto più interessante, la proposta di legge estende la condotta penalmente rilevante aggiungendo all'attuale promessa di procurare voti con le modalità mafiose, anche la promessa di voti che provenga da "soggetti appartenenti alle associazioni" mafiose. Ma sulla base di quali elementi un soggetto può essere definito "appartenente a un clan"? Il provvedimento non fornisce alcuna spiegazione, mentre il dossier predisposto dalla Camera lascia intendere che si tratterà del solito giudice stabilirli, aggiungendo che a tal fine "potrebbe essere necessaria una condanna definitiva per 416 bis del codice penale, oppure essere ritenuta sufficiente l'applicazione di una misura di prevenzione in base al Codice antimafia". Il chiarimento non è per nulla rassicurante: è noto, infatti, che le misure di prevenzione si basano su standard probatori di gran lunga inferiori ai provvedimenti adottati nel procedimento penale. Basta un semplice sospetto per far scattare misure di prevenzione personale o patrimoniale (come il sequestro o la confisca), poi spesso annullate proprio perché non fondate su prove. Insomma, più che il voto di scambio, la riforma sembra mettere al bando la ricerca del consenso per trasformare in realtà il verbo di un guru del grillismo di nome Davigo: non esistono innocenti ma solo colpevoli non ancora scoperti. E la Lega andrà a una volta e lì a non battere ciglio di fronte a un Parlamento che gioca a distruggere lo stato di diritto. (Ernos Antonucci)

Come guarire l'Italia dei senza cervello

L'allarme di Draghi sulla crescita. La protezione di fronte alla Cina. L'isolamento che diventa irrilevanza. Il Pd non compatibile con il M5s. L'idea di un patto tra ex premier Zingaretti? Mi ricorda Gino Bartali?

I governatori della Banca centrale europea, Mario Draghi, ieri ha ricordato che tra i fattori interni che pesano sul rallentamento dell'economia della Bce ha detto che l'Italia "è certamente un calo di fiducia che si riflette nei vari settori e nei vari paesi". Nel fare questo esempio, Draghi ha prima citato la crisi probabilmente momentanea del comparto automobilistico in Germania e ha poi citato la crisi probabilmente non momentanea che sta vivendo uno dei paesi fondatori dell'Unione europea, l'Italia. Il governatore della Bce ha detto che l'Italia "è certamente uno dei veri fattori di rischio dell'Europa ed è anche alla luce degli effetti negativi sull'economia dall'instabilità politica che la Banca centrale ha deciso a sorvegliare".

La Commissione mettendo in sito una serie di spese aggiuntive alla manovra a partire da aprile. Il prossimo governo dovrà essere in grado di garantire le clausole di salvaguardia e della crescita in discesa, ci sarà anche questo che la spesa aggiuntiva riguarderanno non sono a dodici mesi, e non è un dettaglio". Ma Prodi aveva detto che il governo di sinistra e il M5s si sono divisi sul punto di crollare? "Il potere è sempre un grande colosso". La Commissione mettendo in sito una serie di spese aggiuntive alla manovra a partire da aprile. Il prossimo governo dovrà essere in grado di garantire le clausole di salvaguardia e della crescita in discesa, ci sarà anche questo che la spesa aggiuntiva riguarderanno non sono a dodici mesi, e non è un dettaglio". Ma Prodi aveva detto che il governo di sinistra e il M5s si sono divisi sul punto di crollare? "Il potere è sempre un grande colosso". La Commissione mettendo in sito una serie di spese aggiuntive alla manovra a partire da aprile. Il prossimo governo dovrà essere in grado di garantire le clausole di salvaguardia e della crescita in discesa, ci sarà anche questo che la spesa aggiuntiva riguarderanno non sono a dodici mesi, e non è un dettaglio".



Il Pd tra saponetta e Restaurazione

Tornano i rottamati, torna la sinistra-sinistra, torna pure Repubblica

Roma. Al quinto piano del Palazzo delle Generali, su piazza Venezia, proprio di fronte al balcone dove, Nicola Zingaretti, il socialista di SALVATORE MIELLO olandese, il candidato alla presidenza della Commissione europea. E subito la memoria corre al 2012, quando Pier Luigi Bersani, segretario dell'attuale socialista, Francesco Rutelli, futuro presidente della Repubblica francese, e a Parigi lanciò il manifesto dei progressisti europei. Con il mandato di Zingaretti, il ministro della Finanza, mentre erano in Francia i socialisti iniziavano a perdere consenso, fino a schiantarsi quasi nell'irrilevanza. Anche questa è storia. E la restaurazione, gli streggi, le sessioni, mentre erano in Francia i socialisti iniziavano a perdere consenso, fino a schiantarsi quasi nell'irrilevanza. Anche questa è storia. E la restaurazione, gli streggi, le sessioni, mentre erano in Francia i socialisti iniziavano a perdere consenso, fino a schiantarsi quasi nell'irrilevanza. Anche questa è storia. E la restaurazione, gli streggi, le sessioni, mentre erano in Francia i socialisti iniziavano a perdere consenso, fino a schiantarsi quasi nell'irrilevanza. Anche questa è storia.

Normalizzazione soft

Niente rivoluzione ai vertici di Snam, Fincantieri e Italgas. Il cambiamento per fortuna non c'è stato, meglio l'élite

Questa volta lo spolia system Lega-Stella non c'è stato, se non per accentuare qualche nota di ottimismo facciata. Ma - ed è la cosa più importante - senza fare danni e senza le scorpacciate di Ps e Rai. Le nomine ai vertici di Fincantieri, Snam e Italgas, tutte controllate della Cassa di Roma, sono state inaspettate in carica i capi azienda - Giuseppe Bono ad Fincantieri, Marco Alverdi di Snam, Paolo Gallo di Italgas, questi ultimi due premiati anche per buoni risultati - e rimpiazzato due presidenti (Luca Dal Fabbro e il postumo di Carlo Malacarne a Snam, Alberto dell'Acqua a quello di Lorenzo Bini Smaghi a Italgas) alla presidenza di Fincantieri rimane invece Giampaolo Masolo. La holding delle contrattazioni navali, e in qualche misura delle infrastrutture avendo assente a Salini ricevuto l'incarico di rifare il ponte Morandi di Genova, era nel mirino del M5s, in nome del cambiamento, poiché Bono, dal 2014 al 2018, è stato mandato a concepire. I grillini hanno fatto campagna contro di lui accusandolo, tra l'altro, di essersi aumentato lo stipendio; ma anziché chiedere la testa hanno chiesto di costruire il ponte, lasciato in carico a un presidente di alto gradimento individuato in Paolo Simioni, presidente e direttore generale di Atac. La più scossa e ingovernabile multinazionale di Roma, è stata invece l'azienda di cui il presidente del consiglio di stato sulla Banca Mediolanum.

Andrea's Version

L'opposizione alla legge sulla lotta alla criminalità diffusa formulata com'è, è un'opposizione che si è presentata in un colpo solo. Colpisce un dettaglio. Che tra gli oppositori più determinati all'uso privato e personale della violenza di reazione ce ne sono di un genere speciale. In organismo, molti entrano con un paio di spargime, mi sfacciano cosa e chiudono il convegno. Qualche Casapound, qualche centro sociale troppo ligio. Chi entra in casa in un modo, chi lo fa in un altro. Chi ruba le mie grida personali, chi la mia personale libertà. Chi di notte, chi di giorno. Ladrì gli uni, ladrì gli altri. Davvero non pare il caso di spargimi a pioggia. Sarebbe una diffusa Piddogratia. Ottimo raffidarsi i potenziali pistolieri. Ma la marea dei grillini?

La Giornata

In Italia

CONTE ESPRIME DEI "FORTI DUBBI" SULL'UTILITÀ DELLA TAV. "Ritardare le mie perplessità", ha detto il premier in una conferenza stampa. "Dobbiamo continuare a parlare con la Francia e con l'Unione europea". Il presidente del Consiglio ieri ha incontrato Mario Virano, il dg di Teli, la società Italo-francese che dovrà realizzare la linea ferroviaria ad alta velocità. Il ministro dei Trasporti, Francesco Saverio Buscetta, ha detto che l'Italia conferma il proprio impegno.

L'Italia rallenta l'economia dell'Europa. Alcuni paesi e alcuni settori hanno condizionato la crescita europea, ha aggiunto il governatore della Banca centrale europea in una conferenza stampa. (editoriale a pagina tre)

Borsa di Milano. Ftse-Mib -0,74 per cento. Differenziale Btp-Bund a 242 punti. L'euro chiude in perdita a 1,12 sul dollaro. Nel Mondo

LA BCE LAScerà I TASSI DI INTERESSE INVARIATI fino al fine del 2019. Lo ha annunciato il presidente Mario Draghi che ha aggiunto che dal settembre prossimo a fine a marzo 2021, la Banca centrale europea concederà alle banche nuovi finanziamenti per dare la possibilità agli istituti di ristrutturarsi. (editoriale a pagina tre)

Trudeau si è difeso in conferenza stampa. Il premier canadese ha negato di aver fatto pressioni per aiutare la società SNC-Lavalin Group Inc.

Cohen ha inteso una causa contro l'organizzazione di Trump, accusata di non avergli pagato 1,9 milioni di dollari come previsti dal suo contratto. Khameeni ha nominato Ebrahim Raisi capo del sistema giudiziario in Iran. L'Ucraina conserva ancora validi l'incarico veronese. Il cardinale Barbarito è stato condannato in Francia a 6 mesi per mancata denuncia di abusi sessuali su minori. (articolo a pagina due)

Corona e gli sciagurati

Fabrizio Corona è un bipede che andrebbe protetto da se stesso, lo abbiamo scritto in passato persino con un po' di simpatia. Contro MARIO CALABRÒ - DI MARCO CAPRITA. Tranne poi il fatto che siamo gli altri a doverli difendere da lui, come Riccardo Filippi, desolato vittima degli altri Corona ha convocato addirittura una conferenza stampa per spazzare la sua verità sull'isola di fuoco. Non abbiamo seguito la diretta, quel che ha da dire non importa né interessa: Corona è un buono a nulla e perciò capace di tutto, come diceva Marco Pannella. Il punto è un altro: è che l'ortografia di Pannella vale eppoi omnia. E cioè per tutti coloro che dovessero tenere a bada i Corona di ogni latitudine ma non lo fanno per ignoranza, incapacità o interesse. Medesimo, primo colpo, fa sapere di aver licenziato gli autori del programma: scariaburle. Però il aveva ingaggiato proprio per fare quel tipo di trasmissione. La conduttrice famosa di cui si sfugge il nome ha assistito laudemente complice, e ora fischietta. Due donne che erano in grado di commentare, non hanno commentato. Eppure sono del genere ciarlieri che commenta sempre tutto, detto a vanvera. Da ultimo: Corona ha sempre avuto per fare quel tipo di trasmissione. La conduttrice famosa di cui si sfugge il nome ha assistito laudemente complice, e ora fischietta. Due donne che erano in grado di commentare, non hanno commentato. Eppure sono del genere ciarlieri che commenta sempre tutto, detto a vanvera. Da ultimo: Corona ha sempre avuto per fare quel tipo di trasmissione.

Questo numero è stato abitato in redazione alle 20.30



il Giornale



VENERDI 8 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 57 - 1,50 euro*

www.iltgornale.it
059 12324971 E-mail: info@iltgornale.it

Domani in edicola il ventesimo volume della «Storia militare d'Italia»

SENTENZA DELLA CORTE EUROPEA

ARRESTARTMI FU INGIUSTO ECCO A CHI BRINDO

di **Alessandro Sallusti**

La Corte europea dei diritti dell'uomo ha condannato ieri lo Stato italiano a risarcirmi, con dodicimila euro più le spese, per l'ingiusta detenzione che ho subito nel novembre del 2012 in seguito alla sentenza definitiva a un anno e mezzo di carcere nel processo per diffamazione e omesso controllo, intentato contro di me dal giudice Giuseppe Cocilovo. Si è trattato - dice la Corte - di una forzatura della magistratura italiana che in spregio al diritto ha violato la libertà di informazione e «cagionato sofferenze» al sottoscritto.

Ovviamente sono contento, mi spiace solo che a pagare il conto debba essere lo Stato e non gli autori materiali della porcata, cioè quei magistrati che mi hanno trattato, e bollato, come delinquente abituale, prendendo evidentemente fischetti per fiaschi. Alcuni dei quali ancora oggi mi perseguitano con cause e querele per essermi difeso, in quei giorni caldi, dalle loro accuse.

La sentenza, più che per la mia trascurabile figura, dovrebbe essere importante per tutta la categoria, esposta com'è agli umori e alle incursioni politiche della magistratura. Non mi illudo che sia così (ieri la notizia è stata snobbata da quasi tutti i siti giornalistici) perché c'è una buona fetta di colleghi dichiaratamente di sinistra che di quella magistratura è succube, quando non complice, e che al mio arresto brindò senza neppure nasconderselo. Non dimentico che alla condanna seguì - caso senza precedenti - un processo sommario dei probiviri dell'Ordine che terminò con una condanna di sospensione dalla professione (poi annullata in Appello) nonostante il presidente della Repubblica avesse già, dopo poche settimane di domiciliari, annullato la pena detentiva giudicandola abnorme e ingiusta.

I giudici che hanno sbagliato a condannarmi non pagheranno, i colleghi che mi sospesero non finiranno a loro volta sotto processo disciplinare per il loro errore, commesso in un mix di malafede e pregiudizio in quanto direttore del giornale della famiglia Berlusconi. Anzi, sono certo che ancora oggi sia i primi sia i secondi si vantano di quello che hanno fatto, del resto l'ideologia è sorda, cieca e muta di fronte alla verità.

C'è voluta la «cattiva» Europa per imporre a questo Paese un po' di giustizia a prescindere dalle idee politiche degli attori in campo. Per questi motivi non ho intenzione, come vorrebbe la prassi, di devolvere in beneficenza l'indennizzo. Pagherò da bere, alla faccia di giudici e colleghi che mi hanno umiliato, ai non pochi che si schierarono dalla mia parte. Siete tutti invitati, paga lo Stato.

Fazzo a pagina 11



SUSSIDIO DI DELINQUENZA

Reddito, soldi a Casamonica e Spada

Altro che lotta alla povertà, aiutini anche alla malavita

■ Altro che misura di supporto per gli italiani in difficoltà. Il reddito di cittadinanza si sta manifestando per quel che realmente è: ovvero un obolo che va anche a chi vive ai margini della legalità, come alcune famiglie mafiose. In coda agli sportelli della Capitale per richiedere il sussidio esponenti del clan Spada e Casamonica. Intanto le associazioni in difesa dei diritti annunciano il ricorso per aprire il sussidio a tutti gli immigrati, contro il limite dei dieci anni di residenza in

Italia, considerato da molti giuristi contrario alla Costituzione e alla normativa europea. Si prevede una pioggia di migliaia di ricorsi che rischia di mandare in tilt i conti.

servizi alle pagine 2-3

CAOS TAV

GOVERNO IN CRISI

*Scontro nella notte: duello finale Di Maio-Salvini
Berlusconi: voto subito, Matteo premier*

L'IMMAGINE DIFFUSA DALLA NASA

La fisica è un'opera d'arte: i caccia oltre il muro del suono

di **Massimiliano Parente**

a pagina 13

CACCIA T-38
I due jet nel momento in cui superano la barriera del suono



MISTERO SUGLI STUDI DEL LEADER PD

Zinga e il giallo terza media

Zurlo a pagina 8

IL LIBRO DI CORRADO VERDELLI

Renzi e quella reggia di Stato

Bracalini a pagina 10

■ Il governo è a un passo dalla crisi sulla Tav. Salvini, furioso, minaccia l'alleato: «Io non mollo, vediamo chi ha la testa più dura. Avanti con l'esecutivo ma se i "no" diventano troppi...». Di Maio risponde: «Matteo minaccia la crisi? È un irresponsabile». E Conte si schiera con i Cinquestelle: «L'opera non mi convince».

servizi alle pagine 4-5 e 9

NORD E SUD SU GOOGLE

Fatture o sussidio
La fotografia
del Paese diviso

di **Carlo Lottieri**

È una rappresentazione dell'Italia divisa in due quella che emerge dalle ricerche in Google degli ultimi giorni: con una parte del paese che cerca di capire cosa debba fare di fronte alle nuove regole in materia di fattura elettronica, e l'altra metà che prova invece a districarsi tra le procedure necessarie per accedere (...)

segue a pagina 3

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), IL 2019 COMINCIA IL 23 MARZO. PER INFORMAZIONI: 02 7600 0000

Il nuovo libro di
GIAMPAOLO PANSA
QUEL FASCISTA DI PANSA

Rizzoli

8 MARZO FESTA DEI DIRITTI E DELL'IPOCRISIA

Le 8 donne più odiate dalle donne

di **Massimo M. Veronese**

■ Otto storie per altrettante donne odiate dalle donne per le loro battaglie contro i luoghi comuni o i mostri del fanatismo. Da Ann Coulter, l'ultraconservatrice antifemminista che fa tremare anche il presidente Donald Trump a Loujain al-Hathou, la ragazza finita in carcere in Arabia Saudita per avere osato diffondere la sua immagine mentre è alla guida di un'automobile. Ma per lei non c'è stato nessun corteo e nessun #MeToo.

a pagina 16

LA POLEMICA

Boxe «vietata»
ai minori
Così lo sport
finisce ko

di **Riccardo Signori**

a pagina 33

Anche il tuo sogno
saprà trasformare
in realtà.

Parola di
Roberto CarinoTel. 06.684028 r.a.
immobiliare@immobildream.it
www.immobildream.it

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

VENERDI 8 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 57 | **QN** Anno 20 - Numero 66 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



IL PROCURATORE AGGIUNTO DI MILANO

«I trafficanti di droga ora trattano rifiuti»

LAZZARI ■ A pagina 17



Tiziana Siciliano

UNA TORRE DI 88 PIANI
Ecco il grattacielo
icona di Manhattan
L'impresa di Bizzi
nel cuore di New York
LANA ■ A pagina 21

CAPSULE
GOURMET
ristora

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO

LA FANTASIOSA DOTTRINA FICO

ALL'INIZIO ci fu Adam Smith con la sua 'Ricchezza delle Nazioni'. Poi arrivò John Maynard Keynes, quindi il Premio Nobel del 1971, Simon Kuznet. Il primo abbozzò il concetto di prodotto interno lordo, il secondo ci ha spiegato come farlo crescere, il terzo sviluppò il concetto, che tutto il mondo ha fatto proprio, di pil come misuratore della crescita. Oggi c'è Roberto Fico.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di LEO TURRINI

DOLCISSIMO FIGLIO NOSTRO

C'È QUALCOSA di struggente e di dolcissimo, in quelle immagini di Manuel che si riappropria del suo elemento naturale, l'acqua della piscina, che sognava di trasformare nel palcoscenico di imprese da campione. Struggente fatalmente è il sentimento di chi non deve dimenticare la stupida violenza di chi ha sparato ad un ragazzo, perché non potremo mai permettere ai nostri cuori l'assuefazione alla demenza criminale.

■ A pagina 8

Stallo Tav, venti di crisi sul governo

Salvini: basta, con troppi no si va a casa. Di Maio: irresponsabile

Servizi
■ Alle p. 2, 3 e 4

PARALIZZATO TORNA IN PISCINA IL CAMPIONE DI NUOTO FERITO A ROMA



G. ROSSI ■ A pagina 8

Strage infinita: altri due femminicidi

Otto marzo di sangue. Massacrate di botte dai compagni a Napoli e Messina

FEMIANI ■ Alle p. 10 e 11

L'ANNUNCIO



Draghi spinge
l'economia:
soldi alle banche

COMELLI ■ A pagina 19

REDDITO CITTADINANZA

Ecco i test
per gli aspiranti
navigator

MARIN ■ A pagina 4

OGGI IN REGALO

STORIE
DI DONNE

Speciale
Festa
della donna



menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



LEZIONE DI VITA DAL BOMBER



Batistuta:
niente sconti
a mio figlio

Servizi e PAZZI
■ Alle pagine 6 e 7

EUROPA LEAGUE: SBAGLIA BROZOVIC



Rigore sprecato
Inter, è 0-0
a Francoforte

MOLA e TODDISCO
■ Nel Qs

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA
FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO
2° RILASCIO: LUTEINA, RAME, SELENO, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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





Oggi lo speciale

8 MARZO L'avanzata dell'ultra destra riaccende i movimenti femministi. Il boom in Spagna, la resistenza in Polonia e nel Brasile di Bolsonaro



Domani su Alias

DONNE D'AVANGUARDIA Le innovatrici del cinema Françoise Romand e Claire Roussopoulos, la fotografa Deborah Willis, le Boxing Sisters...



Culture

JEAN STAROBINSKI Occhio vivente sul mondo. Addio all'intellettuale ginevrino, filosofo, critico, psichiatra Stefania Tarantino pagina 14

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 7,00

VENERDI 8 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 57

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LOTTO MARZO. OGGI IN ITALIA DECINE DI MANIFESTAZIONI CONTRO LA VIOLENZA. IERI L'ULTIMO FEMMINICIDIO

Lo sciopero di «Non una di meno»

Oggi in più di 40 piazze italiane manifestazioni, assemblee, presidi che si estenderanno per tutta la giornata. Da Milano a Catania, Bologna, Cagliari e Roma, la rete di Non Una Di Meno, ha ricevuto per il terzo anno molte adesioni da parte di gruppi, collettivi,

associazioni. Uno sciopero globale femminista disseminato da una parte all'altra del pianeta e che in Italia muove da alcuni punti non negoziabili a cominciare dal ritiro immediato del Ddl Pillon continuando con il contrasto a ogni forma di violenza contro

le donne e di genere. Una donna su tre, dai 16 ai 70 anni, ha subito violenza fisica. L'ultimo femminicidio ieri a Napoli, vittima Fortuna Bellisario, 36 anni, uccisa in casa dal marito. L'accusa ha l'aggravante della crudeltà

PIGLIARU, POLLICE PAGINE 4,5

INTERVISTA A SUSANNA CAMUSSO

«Serve una battaglia di genere»

La Cgil non aderisce allo sciopero indetto da «Non una di meno», ma «siamo al loro fianco nelle lotte per una reale parità. C'è grande partecipazione in rispo-

sta a un populismo maschile, violento e morboso», spiega Susanna Camusso. Che non esclude uno sciopero generale il prossimo anno. FRANCHI A PAGINA 8

Femminismo Una giornata particolare, contro ogni oppressione

LEA MELANDRI

Se è uno sciopero quello che l'8 marzo riempirà le piazze di tante città del mondo, è sicuramente uno sciopero del tutto particolare, così come particolare e sorprendente è il femminismo che lo promuove ormai da tre anni. La novità è già nel suo atto di nascita, in Argentina, il 19 ottobre 2016. A far incrociare le braccia alle donne che daranno vita alla rete Ni Una Menos, non sono la disparità salariale o le discriminazioni sul lavoro, ma lo stupro e l'omicidio di una sedicenne, Lucia Pérez.

— segue a pagina 19 —

Sinistra Il voto dei gazebo e la crisi di M5S chiedono un cambio

ALDO CARRA

venti punti percentuali in più presi da Zingaretti nel voto dei gazebo rispetto al voto degli iscritti hanno un significato univoco: elettori non iscritti e non elettori che sono andati a votare hanno voluto chiudere la fase renziana ed aprire una nuova. Conoscendo la cautela con cui Zingaretti si è sempre mosso ed il peso che l'establishment interno potrà esercitare, non ci si può illudere su una repentina svolta a sinistra. È certo, però, che la politica italiana si fa più interessante e più aperta a prospettive diverse.

— segue a pagina 19 —

Il tunnel per la Tav sul lato francese di Saint-Martin-La-Porte foto Afp



Buco nero

Conte bocchia la Tav ma non ha la forza di bloccarla e si appella a una impossibile sponda francese. Salvini furioso non molla: «Vediamo chi ha testa più dura». A un passo dalla crisi Di Maio spera di salvarsi in corner affidando il verdetto finale al parlamento

pagine 2,3

all'interno

Reddito Navigator: 60mila richieste, selezione al palo

ROBERTO CICCARELLI PAGINA 7

Zara Lavoratori logistica, sciopero contro le violenze

MASSIMO FRANCHI PAGINA 8

Nanga Parbat Avvistati i corpi senza vita di Nardi e Ballard

ARDITO, SASSI PAGINA 10

Ambiente

Le opere pubbliche che servono all'Italia

STEFANO CIAFANI

L'inverno che sta per finire si è caratterizzato per il dibattito fragoroso ed estenuante tra la Lega e il Movimento 5 stelle su «Tav sì, Tav no». In autunno era successo la stessa cosa sul gasdotto della discordia Tap in Puglia.

— segue a pagina 3 —

ALGERIA

Donne e studenti spaccano il «clan»



Terzo venerdì di proteste contro il quinto mandato del presidente Bouteflika, mentre il partito di governo e il sindacato Ugtg cominciano a perdere i pezzi. Ieri avvocati in piazza. Oggi, 8 marzo, si annuncia una massiccia partecipazione femminile GIULIANA SORENA A PAGINA 10

biani

TAV, DISCUSSIONE PARLAMENTARE



SULLA VIA DELLA SETA L'Italia ha scoperto la Cina globale di Xi



La potenziale firma italiana del memorandum sulla nuova via della seta ha creato scompiglio internazionale. Ma Roma è da tempo sulle tracce del progetto, mentre Pechino compra asset industriali del paese a testimoniare la sua trasformazione economica SIMONE PIERRANI A PAGINA 13

Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gipe/CRM/23/21/03



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXV - N° 81
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 2001, L. 662/98

Fondato nel 1892



Venerdì 8 Marzo 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PROSSIMA: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO L. 10

Il nuovo tour
Ligabue: riparto alla soglia dei 60 e da interista con Icardi
Gentile a pag. 14



La storia
La terza vita di Manuel dalla tragedia alla favola del ritorno in piscina
Graziani a pag. 38



Narrativa da Sud
Marrone, Perrella e Sorrentino c'è «Il Mattino» al Premio Strega
Fiore a pag. 39

io STREGA

IL LIBRO	4201
IL PREMIO	4202
IL GIURATO	4203
IL CONCORSO	4204
IL PREMIO	4205
IL CONCORSO	4206
IL PREMIO	4207
IL CONCORSO	4208
IL PREMIO	4209
IL CONCORSO	4210
IL PREMIO	4211
IL CONCORSO	4212
IL PREMIO	4213
IL CONCORSO	4214
IL PREMIO	4215
IL CONCORSO	4216
IL PREMIO	4217
IL CONCORSO	4218
IL PREMIO	4219
IL CONCORSO	4220
IL PREMIO	4221
IL CONCORSO	4222
IL PREMIO	4223
IL CONCORSO	4224
IL PREMIO	4225
IL CONCORSO	4226
IL PREMIO	4227
IL CONCORSO	4228
IL PREMIO	4229
IL CONCORSO	4230
IL PREMIO	4231
IL CONCORSO	4232
IL PREMIO	4233
IL CONCORSO	4234
IL PREMIO	4235
IL CONCORSO	4236
IL PREMIO	4237
IL CONCORSO	4238
IL PREMIO	4239
IL CONCORSO	4240
IL PREMIO	4241
IL CONCORSO	4242
IL PREMIO	4243
IL CONCORSO	4244
IL PREMIO	4245
IL CONCORSO	4246
IL PREMIO	4247
IL CONCORSO	4248
IL PREMIO	4249
IL CONCORSO	4250
IL PREMIO	4251
IL CONCORSO	4252
IL PREMIO	4253
IL CONCORSO	4254
IL PREMIO	4255
IL CONCORSO	4256
IL PREMIO	4257
IL CONCORSO	4258
IL PREMIO	4259
IL CONCORSO	4260
IL PREMIO	4261
IL CONCORSO	4262
IL PREMIO	4263
IL CONCORSO	4264
IL PREMIO	4265
IL CONCORSO	4266
IL PREMIO	4267
IL CONCORSO	4268
IL PREMIO	4269
IL CONCORSO	4270
IL PREMIO	4271
IL CONCORSO	4272
IL PREMIO	4273
IL CONCORSO	4274
IL PREMIO	4275
IL CONCORSO	4276
IL PREMIO	4277
IL CONCORSO	4278
IL PREMIO	4279
IL CONCORSO	4280
IL PREMIO	4281
IL CONCORSO	4282
IL PREMIO	4283
IL CONCORSO	4284
IL PREMIO	4285
IL CONCORSO	4286
IL PREMIO	4287
IL CONCORSO	4288
IL PREMIO	4289
IL CONCORSO	4290
IL PREMIO	4291
IL CONCORSO	4292
IL PREMIO	4293
IL CONCORSO	4294
IL PREMIO	4295
IL CONCORSO	4296
IL PREMIO	4297
IL CONCORSO	4298
IL PREMIO	4299
IL CONCORSO	4300

Tav, lo stop di Conte Governo verso la crisi

Il premier: «Non sono convinto»
Salvini: «Io vado fino in fondo»
Di Maio attacca: «Irresponsabile»

Canettieri, Conti, Mancini, Pierantozzi, Pirone da pag. 2 a 5

Il commento
I signor no che affondano anche il Sud

Paolo Balduzzi

Verrebbe da dire che alla fine tutti i nodi vengono al pettine. Quando, poco meno di un anno fa, si stava delineando la possibilità che si formasse una maggioranza parlamentare e di governo formata da Lega e Movimento Cinque Stelle, tanti osservavano con scetticismo le trattative, alla luce dei molteplici e noti punti di disaccordo tra i due partiti. Tutto risolto, sembrava, con la firma del contratto di governo. E finto che si è trattato di incrementare voci di spesa corrente - senza tagliarne altre, ma solo creando deficit di bilancio - l'accordo sembrava reggere. Continua a pag. 39

L'imprenditore
«Se non fanno la Torino-Lione lascio l'Italia»

«Non ci sono vie di mezzo: o si fa o non si fa. E se la Tav non si fa io vado via dall'Italia». Parola di Livio Ambrogio, imprenditore leader nel settore del trasporto intermodale su ferro. Calò a pag. 5

L'ingegnere
Coppola: «Gli errori nei costi-benefici No all'opera mini»

«Gli errori? Sono nell'analisi dei costi-benefici. E l'ipotesi della mini Tav non è praticabile». Lo dice il professor Pierluigi Coppola, prof in Ingegneria Trasporti. Pacifico a pag. 3

Se anche i pregiudicati di mafia si mettono in fila per il Reddito

Mary Liguori

Se i sinti del clan Spada di Ostia si sono messi in fila per chiedere il reddito di cittadinanza (e il vicepremier Di Maio ha annunciato che, a loro, il sussidio non sarà erogato), i camorristi campani hanno avuto qualche remora. Casi analoghi, ieri, a Ercolano, dove parenti di affiliati agli Azione della Moquette hanno chiesto informazioni al Caf. E a Ponticelli, dove in fila alle Poste c'era il figlio di un narcotrafficante legato in passato al clan Sarno. A pag. 7

Le idee
La mappa dei poveri che non combacia con i veri destinatari

Enrico Del Colle
«Ci siamo, il Reddito di Cittadinanza (acronimo RdC) è «partito» e l'utenza interessata può presentare le domande per ottenerlo. Continua a pag. 39

EuropaLeague Il ceccchino Milik si blocca anche in Coppa



A Mertens, grande mole di gioco, è mancato il gol: qui festeggia Milik dopo la rete del polacco

Napoli che valzer

Roberto Ventre

Tre squilli di tromba del Napoli negli ottavi di Europa League, al San Paolo davanti a pochi intimi. Regolato il Salisburgo (3-0), non senza qualche sofferenza nel finale: reti di Milik e Fabian nei primi 17, autoretti di Onguene nella ripresa. Ventre a pag. 15
Ciriello, Rossi e Trieste alle pagg. 17, 18 e 19

Il punto
Per arrivare in fondo serve più attenzione

Francesco De Luca

Vittoria che avvicina ai quarti di Europa League. Ma anche sofferenze e il rischio di subire un gol, sventato dall'ottimo Meret. Continua a pag. 38

Le pagelle
Mertens illumina Fabian tuttofare

Pino Taormina

Dries Mertens ieri è stato grande ispiratore della manovra azzurra. Da Fabian tanti lampi. Malucco Maksimovic. Alle pagg. 16 e 17

L'8 marzo 2019

Choc a Napoli uccisa dal marito con la stampella

Giuseppe Crimaldi

L'ha massacrata a mani nude. Prima gli insulti, poi pugni e calci e - infine - il colpo di grazia, con una stampella. Poi ha chiamato il 118 e s'è consegnato agli agenti. Ancora sangue sulle donne. E succede, ancora una volta, a Napoli. Oggi Giornata mondiale contro la violenza sulle donne, ieri la nuova tragedia in una casa di Milano. Il 40enne Vincenzo Lopresto, rosso dal tarlo della gelosia, ha ucciso la moglie Fortuna Bellisario, 36enne, tre figli. A pag. 10 con Chiapparino



I focus del Mattino

Donne al Sud una vita controcorrente

Elisabetta Moro

Nessuna nazione può tenere in panchina le donne senza retrocedere in serie B. Lo ha dimostrato con i suoi studi il premio Nobel per l'economia Amartya Sen. E se il professore di Harvard leggesse i dati anticipati da Svimez su «Questione femminile» oltre faccia della «Questione Meridionale» dedicata all'occupazione femminile al Sud, troverebbe l'ennesima conferma delle sue teorie. Continua a pag. 11

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B12, NACINONE
2° RILASCIO: COENZIMA Q10, RAME, BILIBINO, CRISTALLO, COCCO, FERRO, ZINCO, CALCIO
3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141 - N° 66
ITALIA
Sped. in A.P. 01/331/2002 conv. L. 4/2004 art. 1, c. 1 DCB/PM

NAZIONALE



Venerdì 8 Marzo 2019 • S. Giovanni di Dio

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La mostra
L'arte di Verrocchio pittore e scultore che fu maestro anche di Leonardo
Isman a pag. 24



Tour negli stadi
Ligabue riparte con l'album "Start" «È un miracolo che continua»
Molendini a pag. 25



Il compleanno
Antonello Venditti «I miei 70 anni? Facciamo festa con due concerti»
Scarpa a pag. 25



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

Salvini-Di Maio, guerra sulla Tav

►Venti di crisi, Conte si schiera: «Forti dubbi, rinegoziare con Francia e Ue». Sfida sui bandi Il leader della Lega: vediamo chi ha la testa più dura. Il vicepremier M5S: sei irresponsabile

L'intervista
Foa: questa Rai è di tutti, basta pensiero unico

Mario Ajello

«Una nuova Rai che vorrei? Di tutti e senza pensiero unico». Il presidente di Viale Mazzini, Marcello Foa, sottolinea, in un'intervista al Messaggero, l'importanza del servizio pubblico. «Questo nuovo piano - assicura - garantirà il pluralismo e l'aumento dell'offerta. I Tg non devono più essere feudo dei partiti».



A pag. 9

Gli italiani per il sì
Pioggia di no che affonda anche il Sud

Paolo Balduzzi

Verrebbe da dire che alla fine tutti i nodi vengono al pettine. Quando, poco meno di un anno fa, si stava delineando la possibilità che si formasse una maggioranza parlamentare e di governo formata da Lega e Movimento Cinque Stelle, tanti osservavano con scetticismo le trattative, alla luce dei molteplici e noti punti di disaccordo tra i due partiti. Tutto risolto, sembrava, con la firma del contratto di governo. E fintanto che si è trattato di incrementare voci di spesa corrente - senza tagliarne altre, ma solo creando deficit di bilancio - l'accordo sembrava reggere. Al limite, quando la coperta appariva oggettivamente troppo corta, si poteva sempre dare la colpa a un nemico comune (i governi precedenti, l'Europa, gli speculatori internazionali). Ma ogni volta che la discussione è arrivata a temi fondamentali per lo sviluppo del Paese, ecco emergere tutte quelle tensioni rimaste nascoste per tanto tempo. Il caso più recente è ovviamente quello della Tav, ma lo stesso potremmo dire, per esempio, anche dei progetti di federalismo differenziato, la cosiddetta autonomia.

Continua a pag. 27

Conti, Mancini, Pierantozzi e Pirone da pag. 2 a pag. 5

Esonero dopo il ko in Champions. Al nuovo tecnico contratto di 3 mesi



Claudio Ranieri torna ad allenare la Roma dopo quasi otto anni (foto BARTOLETTI)

Roma, via DiFra: tocca a Ranieri

Ugo Trani

Allesonero si somma ancora il ritorno. Mai da escludere a Trigoria, anche perché, come spesso cantano i tifosi giallorossi, il passato non si dimentica. Via Di Francesco (il settimo esonero in 8 anni), arriva Claudio Ranieri. Nello Sport Angeloni e Caputi nello Sport



Eusebio, ultimo capro espiatorio di una gestione senza passione

Enrico Vanzina

Eusebio Di Francesco non è più l'allenatore della Roma. È stato annunciato, con un messaggio stringato, dal presidente Pallotta.

Continua a pag. 27

L'assemblea

Avviso cinquestelle: così Matteo si gioca il voto sulla Diciotti

Simone Canettieri

Il livello dello scontro M5S-Lega si innalza di ora in ora. Fino ad arrivare al voto al Senato. I 5Stelle: così Salvini si gioca il voto sulla Diciotti.

A pag. 5

Autonomia, più tasse per garantire i fondi a Lombardia-Veneto

►L'allarme dei tecnici del Parlamento: intese non a saldo zero per lo Stato, servono coperture

Andrea Bassi

Una clausola di salvaguardia per i conti dello Stato. Niente, invece, per garantire le tasche dei cittadini dagli effetti "collaterali" del regionalismo differenziato, la richiesta di autonomia di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna. L'allarme dei tecnici: rischio di aumento delle tasse.

A pag. 8
Menicucci a pag. 8

Navigator, c'è il bando

«Redditò, a Spada no»
Le verifiche sui furbi

Niente Reddito di cittadinanza a esponenti del clan Spada di Ostia. Scattano le verifiche, un software anti-furbi. Bisozzi, Di Branco e Polisano a pag. 7

Dramma a Guidonia

Lite con la mamma per uno spinello Poi giù dal terrazzo

Elena Cervolò e Camilla Mozzetti

Prendeva a calci la vita con la stessa forza con cui spingeva in campo il pallone, a volte sorvolando sulle regole. In più di un'occasione era arrivato il cartellino "rosso". Ad alzarlo, non solo l'arbitro ma anche mamma e papà. Giacomo, 17 anni, sgridato per uno spinello, si è tolto la vita.

A pag. 14

SPADA®
ROMA

New COLLECTION
Spring
SUMMER
2019

NEW OPENING
4 Maggio: Piazza San Babila Milano

ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO

SHOP ONLINE spadaroma.com

ARIETE, UN'AUTO DAI SENTIMENTI

Buongiorno, Ariete! È di nuovo festa per gli innamorati ma anche per chi è solo e desidera un nuovo incontro. Venire nell'amicizia Acquario porta nuovi amici, estimatori, corteggiatori, apre con questa Luna nel vostro segno una nuova stagione per l'amore. Giove in splendida posizione regala rapporti particolari e molto intensi però non consente la nascita di amori frivoli, pretende subito un impegno totale. Affari in forte ripresa. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 33

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Lucca, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamerica € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,20. Nel Molise, Il Messaggero • Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A €6,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

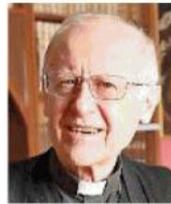
VENERDI 8 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 57 | Anno 20 - Numero 66 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, IL PRELATO LASCIA A 74 ANNI Il vescovo Ghirelli «Mi dimetto»

Servizi ■ In Cronaca di Imola



BASKET L'ex rivale Djordjevic allenatore della Virtus

SELLERI ■ Nel QS



IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO
LA FANTASIOSA
DOTTRINA FICO

ALL'INIZIO ci fu Adam Smith con la sua 'Ricchezza delle Nazioni'. Poi arrivò John Maynard Keynes, quindi il Premio Nobel del 1971, Simon Kuznet. Il primo abbozzò il concetto di prodotto interno lordo, il secondo ci ha spiegato come farlo crescere, il terzo sviluppò il concetto, che tutto il mondo ha fatto proprio, di pil come misuratore della crescita. Oggi c'è Roberto Fico.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di LEO TURRINI
DOLCISSIMO
FIGLIO NOSTRO

C'È QUALCOSA di struggente e di dolcissimo, in quelle immagini di Manuel che si riappropria del suo elemento naturale, l'acqua della piscina, che sognava di trasformare nel palcoscenico di imprese da campione. Struggente fatalmente è il sentimento di chi non deve dimenticare la stupida violenza di chi ha sparato ad un ragazzo, perché non potremo mai permettere ai nostri cuori l'assuefazione alla demenza criminale.

■ A pagina 8

Stallo Tav, venti di crisi sul governo

Salvini: basta, con troppi no si va a casa. Di Maio: irresponsabile

Servizi ■ Alle p. 2, 3 e 4

PARALIZZATO TORNA IN PISCINA IL CAMPIONE DI NUOTO FERITO A ROMA



IL MIRACOLO DI MANUEL

G. ROSSI ■ A pagina 8

Strage infinita: altri due femminicidi

Otto marzo di sangue. Massacrate di botte dai compagni a Napoli e Messina

FEMIANI ■ Alle p. 10 e 11

L'ANNUNCIO



Draghi spinge
l'economia:
soldi alle banche

COMELLI ■ A pagina 19

REDDITO CITTADINANZA

Ecco i test
per gli aspiranti
navigator

MARIN ■ A pagina 4

OGGI IN REGALO

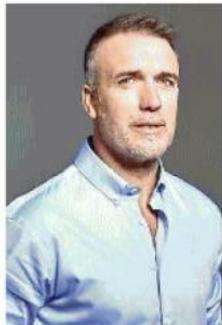
STORIE
DI DONNE

Speciale
Festa
della donna



IL MITO VIOLA: IL LAVORO È UN VALORE

Batistuta
dà lezioni
di vita:
«Mio figlio?
Commesso
senza lussi»



Servizi e PAZZI ■ Alle p. 6 e 7

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO: LUTEINA, RAME, SELENIO, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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





IL SECOLO XIX



VENERDÌ 8 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 57, COPPIA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A., per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 10 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

OGGI LA FESTA DELLA DONNA

«Cari uomini, niente auguri ma battetevi al nostro fianco»

MOLAL, PASETTI, PENNATI E SOFFICI / PAGINE 36 E 37



INIZIATIVA DELLA REGIONE

Nasce il distretto della subacquea In rete i tesori sommersi liguri

DELL'ANTICO / PAGINA 11



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 16
cinema/tv	pagina 33, 35
zte	pagina 36
sport	pagina 40
meteo	pagina 47

LEGA E MSS RESTANO SU POSIZIONI DIAMETRALMENTE OPPOSITE. SPUNTA UN'ALTRA ANALISI DI PONTI CHE PROMUOVE L'ALTA VELOCITÀ

Tav, ora la crisi è dietro l'angolo Salvini: «Io vado fino in fondo»

Conte prende tempo ma ammette: «L'opera non mi convince». Si confronterà con Francia e Ue Di Maio insiste: «I bandi devono essere sospesi». I ministri leghisti: «Nessuno stop ai cantieri»

Lo scontro sulla Tav pare giunto alla svolta finale. Le posizioni di Lega e MSS restano diametralmente opposte. Il premier Conte, ieri, ha cercato di prendere ancora un po' di tempo, annunciando un confronto con Francia e Ue, ma ha detto: «Ho forti dubbi sulla convenienza della Tav». Il vicepremier Salvini, però, ha replicato netto: «Troppi no, io vado fino in fondo». Mentre Di Maio ha ribadito il suo dissenso: «I bandi devono essere sospesi».

CAPURSO, COLONNELLO, LA MATTINA, LOMBARDO, MONDO E POLETTI / PAGINE 2-5

IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

CHI STACCA LA SPINA PER PRIMO

Nell'ora più difficile del governo, col rischio clamoroso di una crisi sulla Tav, Di Maio e Salvini si scoprono soli. La lealtà tra i due ora serve solo a darsi con franchezza che è quasi impossibile trovare una via d'uscita.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL CASO

Edoardo Izzo

Berlusconi indagato «Sentenze pilotate, ha corrotto magistrati»

Silvio Berlusconi indagato dalla procura di Roma per corruzione in atti giudiziari. La sentenza "sospesa" è quella del 2015 che ha restituito al leader di Forza Italia le azioni di Mediolanum.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LA PROPOSTA

Emanuele Rossi

Autonomia, la Liguria alza il prezzo: vuole il 3% dell'Iva portuale

La Regione Liguria ha preparato il testo con cui chiederà al governo più autonomia. Tra le richieste aggiunte, c'è la possibilità di incassare il 3% dell'Iva portuale.

L'ARTICOLO E UN'ANALISI DI LORENZO CUCCOLO / PAGINA 6

L'INCHIESTA SULLA STRAGE

Crollo Morandi, altri 40 indagati «Responsabilità dagli anni '90»

La Procura ha infine optato per la scelta più radicale, andando a ritroso negli accertamenti di 25 anni almeno e con un principio ormai scolpito nel marmo: gli svariati sul Ponte Morandi sono stati così tanti che vanno accesi i riflettori su 60 persone, coinvolte a vario titolo in controlli, progetti di manutenzione, monitoraggio, gestione. Perciò da ieri sono iniziate le notifiche di altri 40 avvisi di garanzia nell'inchiesta sul crollo del viadotto che il 14 agosto scorso provocò 43 vittime. È considerato che sul registro degli indagati erano già stati iscritti 21 nomi, si comprende quali dimensioni stia assumendo l'inchiesta. Nel mirino sono finiti dirigenti e tecnici di Autostrade per l'Italia, in particolare del tronco ligure.

GRASSO E INDICE / PAGINA 10

ROLLI

LA TORINO-ARCORE

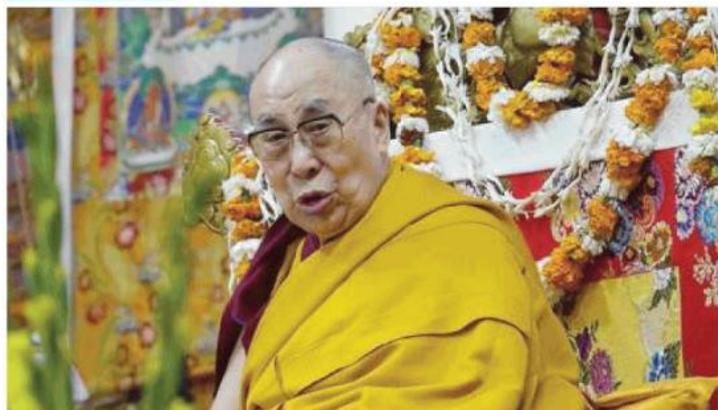


IL TESORO DELLA CONTESSA

Portofino, risolto il giallo dei gioielli: colpevoli Raggio e il maggiordomo

Condannati il maggiordomo e Maurizio Raggio. È l'esito del processo sul tesoro sparito della contessa Agusta.

L'ARTICOLO / PAGINA 25



Il Dalai Lama: la Cina non ci piega, la verità batte la forza

Il Dalai Lama, capo spirituale del Tibet, racconta i suoi sessant'anni di esilio

L'INTERVISTA DI GIANNI VERNETTI / PAGINA 8

PUBBLICATA LA CIRCOLARE

Genova, si allarga la Zona franca Sgravi anche alle nuove imprese

Con la pubblicazione della circolare del ministero dello Sviluppo economico, la Zona franca urbana legata al crollo del ponte Morandi ha finalmente le sue regole. Accedere ai benefici fiscali e contributivi previsti per mezza Genova (i municipi dal Centro est al Ponente) e cinque comuni della Valpolcevera (Campomorone, Ceranesi, Sant'Olcese, Serra Riccio, Mignanego) non sarà però una passeggiata. Le risorse stanziolate ammontano a 10 milioni per il 2018 e 50 milioni all'anno per il 2019 e il 2020. Si tratta, sostanzialmente, di sgravi fiscali e riduzioni di versamenti coperti dallo Stato e relativi agli anni d'imposta 2018 e 2019, oppure concessi per 12 mesi alle nuove aziende.

L'ARTICOLO / PAGINA 16

Europam.it

EUROPAM GAS E LUCE

BUONGIORNO

Conte 1: «Il premier sono io, decido io». Conte 2: «Capisce che ogni giorno volete Sì Tav o No Tav, ma la sintesi la faremo tra un po' in termini risolutivi» (8 agosto). Conte 3: «Stiamo ultimando l'analisi costi benefici, tra un po' ci sarà una sintesi» (30 ottobre). Conte 4: «Trasparenza, ascolto, equilibrio. Il governo vuole lanciare un segno d'attenzione a Torino» (5 dicembre). Conte 5: «Seguo un metodo molto trasparente, la Torino-Lione è ancora nell'ambito di una procedura istruttoria» (28 dicembre). Conte 6: «Sono agnostico sulla Tav. Bisogna attualizzare ai bisogni di ora, ma non sto prendendo posizione» (11 gennaio). Conte 7: «La Tav è un processo complesso» (1 febbraio). Conte 8: «Ho preso un impegno, di non decidere sulla base di una singola forza politica» (2 febbraio). Conte 9: «Abbiamo deciso di procedere con un'analisi costi-benefici» (12 febbraio). Conte 10: «L'analisi costi-benefici è stata ultimata. Il governo muoverà nelle prossime settimane per giungere a formulare una complessiva decisione» (13 febbraio). Conte 11: «Sulla Tav io stesso sto studiando bene il dossier» (28 febbraio). Conte 12: «Valuteremo la nuova analisi costi-benefici» (1 marzo). Conte 13: «Siamo in dirittura d'arrivo, abbiamo iniziato l'analisi costi-benefici» (5 marzo). Conte 14: «Posizioni pregiudiziali non pesino sul tavolo. Partiremo dall'analisi costi-benefici» (5 marzo). Conte 15: «Una scelta entro venerdì» (5 marzo). Conte 16: «Abbiamo due sensibilità differenti, decideremo entro lunedì» (ieri). Conte 17 (a un giornalista perplesso, sempre ieri): «Mi guardi, deve stare tranquillo». —

Dovete stare tranquilli

MATTIA FELTRI

LE MIGLIORI SOLUZIONI PER:

CASA CONDOMINIO AZIENDE

Per saperne di più 010-7272777

EUROPAM GAS E LUCE





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi l'ebook
#hodettono.
La normativa
per la tutela
delle donne



scaricabile
gratuitamente su
www.ilsol24ore.com

Controlli e Ue
Abuso del diritto
comunitario:
l'onere della prova
spetta al Fisco

Marco Piazza
e Alessandro Savorana
— a pagina 23



FTSE MIB 20697,56 -0,74% | SPREAD BUND 10Y 240,80 -3,90 | ORO FIXING 1285,30 -0,04% | €/€ 1,1271 -0,30% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Conte: «Il progetto Tav va rivisto»

GRANDI OPERE

«Ridiscutere come sono divisi i costi fra Roma, Parigi e Ue» Pressing francese per il sì

È ancora muro contro muro tra Lega e M5S. Il premier: nessun impatto sul Governo

Chiuso in redazione alle ore 22

«Credo che sia d'obbligo, alla luce dei nostri dubbi e delle perplessità sul progetto, che si proceda a un'interlocuzione con la Francia e l'Unione europea». Lo afferma il premier Conte parlando ieri di Tav in conferenza stampa. Secondo il premier, manca equità nella ripartizione dei costi con la Francia. Inoltre gli elementi negativi superano quelli positivi e ciò farebbe pendere l'ago della bilancia verso il no all'opera. Sale il pressing di Francia e Ue per l'Isi. Imprese e governatori sul piede di guerra. — a pagina 3

IL CASO DELLA TORINO-LIONE

A RISCHIO I FONDI UE

È stallo politico sui bandi: 48 ore per la scelta finale

Giorgio Santilli — a pag. 3



LE REAZIONI

Imprese e sindacati si mobilitano per il sì all'opera

Filomena Greco — a pag. 3

Draghi: tassi fermi e liquidità alle banche Frena il Pil europeo

LE MISURE DELLA BCE

La discussione sul rialzo dei tassi slitta a dicembre. Via a nuove aste Tiro

Rivista da 1,7 a 1,1% la stima di crescita 2019 «L'Italia è uno dei problemi»

Robusto pacchetto di misure della Bce per arginare il «considerabile rallentamento dell'espansione economica» nell'eurozona (Pil 2019 rivisto da +1,7 a +1,1%): la forward guidance sul possibile rialzo dei tassi è stata spostata alla fine del...

l'anno e slitta quindi la fine del programma di reinvestimenti dei capitali rimborsati sui titoli in scadenza. La Bce ha poi annunciato una nuova serie di aste Tiro da settembre 2019 a marzo 2021; ognuna durerà 2 anni. In conferenza stampa il presidente Draghi ha sottolineato che l'obiettivo delle aste è il funding delle banche, per far affluire il credito a imprese e famiglie e «minimizzare il rischio» che i fondi Bce vengano usati per comprare titoli sovrani come avvenuto in passato. Fra i vari fattori che hanno comportato la revisione al ribasso della crescita «uno di questi è certamente l'Italia» ha detto Draghi, oltre «al settore automobilistico tedesco». — a pagina 2

FALCHI & COLOMBE

LA SCELTA GIUSTA DI LEGARSI LE MANI IN ANTICIPO

di Donato Masciandaro — a pagina 2



UNDICI AZIENDE ITALIANE IN MISSIONE



L'appuntamento. Il più grande evento sull'innovazione del Medio Oriente organizzato a Gerusalemme da Ourcrowd

Il Made in Italy nelle startup israeliane

Marzio Bartoloni — a pag. 6

Riforma dei «rider», i collaboratori diventeranno lavoratori dipendenti

IL DECRETO

Le modifiche del Governo mettono a rischio l'intero settore

Per i rider si applicano le tutele del lavoro dipendente: lo prevede un emendamento al decreto sul reddito di cittadinanza: scatta la disciplina del lavoro subordinato per tutte le collaborazioni. Un altro emendamento estende gli incentivi all'impresa che stabilizza lavoratori o trasforma il part time in full time. — a pagina 5

LE MODIFICHE AL DECRETO SU «REDDITO» E QUOTA 100

Gli incentivi allargati a chi stabilizza contratti a termine e part-time

Cade il vincolo dell'età per il riscatto della laurea, ma sarà valido solo dal '96

Incompleto il sistema dei controlli contro gli abusi dei furbetti

Colombo, Pogliotti, Rogari e Tucci — a pag. 5

ENERGIA

Corsa a quattro per 1 miliardo di asset della Edison

di Cheo Condina — pag. 19

Edison stringe sul riassetto del business di esplorazione e produzione di idrocarburi (E&P), dove l'obiettivo è individuare un partner di maggioranza, che valorizzi gli asset e ne supporti la crescita. Sarebbero già arrivate offerte non vincolanti da Energean, Cairn Energy, Neptune Energy e Dea-Wintershall. — pag. 19

NUOVE REGOLE EUROPEE

Finanza sostenibile, operazione trasparenza

di Beda Romano

Parlamento, Consiglio e Commissione Ue hanno trovato un'intesa su una riforma regolamentare che imporrà, a chi propone investimenti finanziari, di precisare la sostenibilità ambientale e sociale degli stessi strumenti venduti sul mercato. Obiettivo: maggior trasparenza e responsabilità. — pag. 13

PANORAMA

SENTENZA CONFERMAT

Derivati del Mef, per Conte dei Conti tutto legittimo

La Corte dei Conti ha confermato in appello la sentenza con cui è stato chiuso il caso derivati che ha visto coinvolti gli ex vertici del Tesoro, compresi gli ex ministri Vittorio Grilli e Domenico Siniscalco e l'ex dirigente del debito pubblico Maria Cannata, insieme alla banca d'affari americana Morgan Stanley. Reaperta il ricorso del procuratore regionale del Lazio. — a pagina 15

INTERVISTA



Al Tesoro Per 17 anni responsabile della Direzione

Maria Cannata: «Ecco come si può tagliare il debito pubblico»

Isabella Bufacchi — a pag. 15

INFRASTRUTTURE

Atlantia cerca soci per Aspi e Telepass

Atlantia valuta la possibile vendita di una quota di minoranza in Aspi e l'apertura del capitale di Telepass a soci di minoranza. Lo dice il ceo di Atlantia, Giovanni Castellucci, alla presentazione del bilancio 2018, chiuso un utile di 518 milioni (in diminuzione del 30%). — a pagina 14

BASICNET

Robe di Kappa al ricambio: Boglione apre ai figli in cda

Un cda più giovane, un nuovo ceo, classe 1973. L'ingresso in Cda di Lorenzo e Alessandro Boglione, i figli del fondatore Marco Boglione, che tra 4 anni lascerà la guida di BasicNet (che controlla K-Way, Superga e Robe di Kappa). È il futuro del gruppo delineato dal suo fondatore. — a pagina 14

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Creatività e innovazione Ora l'artigiano è un manager 4.0

Il settore dell'artigianato attraverso una fase di profonda trasformazione e su creatività e innovazione. Le piattaforme online hanno sostituito i micro-distretti urbani soprattutto nelle lavorazioni che fondono manualità e nuove tecnologie. Ora la prima forma di investimento è rappresentata dal e-commerce e crescono le specializzazioni, con mini-master organizzati con le università. — a pagina 18



SOUAD SBAI
RACHIDA
UN'APOSTATA IN ITALIA
alter ego

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SOUAD SBAI
RACHIDA
UN'APOSTATA IN ITALIA
alter ego

Venerdì 8 marzo 2019 € 1,20

S. Giovanni di Dio
Anno LXXV - Numero 66

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

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



Per il tecnico abruzzese fatale il ko col Porto. A Trigoria ritorna il grande ex

DiFra esonerato, la Roma a Ranieri

Il ko col Porto non costa solo l'eliminazione dalla Champions alla Roma, ma anche la panchina a Eusebio di Francesco. Il tecnico abruzzese da ieri non è più l'allenatore dei giallorossi. Al suo posto, la società ha scelto Claudio Ranieri.

Per il tecnico di Testaccio, fresco di esonero dal Fulham, si tratta di un ritorno: aveva infatti già guidato la squadra giallorossa dal 2009 al 2011.

Austini e Menghi → alle pagine 32 e 33



Via il segreto di Stato sul cibo tarocco

Finalmente tracciabili le centinaia di tonnellate di alimenti contraffatti che entrano in Italia
Esulta Coldiretti: «Vittoria storica: si saprà chi mischia prodotto italiano con quello estero»

IL TEMPO di Oshø



"'n è che c'hai 'n altro audio da fa girà che ho finito le supercazzole sulla TAV?"

Conte non sa più cosa inventarsi sulla Tav

Frasca → a pagina 6

■ Cade il segreto di Stato sui cibi importati. Finora le informazioni sulle derrate alimentari erano custodite dal ministero della Salute e non divulgate per motivi di riservatezza. Ora una sentenza del Consiglio di Stato cambia tutto e i dati saranno accessibili. Così i consumatori potranno sapere se un prodotto è italiano al 100% oppure no e scegliere consapevolmente allo scaffale.

Caleri → a pagina 3

Il Comune perde il ricorso

Raggi battuta sulle multe di Portonaccio

→ a pagina 17

Il giovane si è gettato dalla finestra
Rimprovero per lo spinello
17enne suicida a Guidonia

Mariani → a pagina 11

Carambola mortale tra due auto
Travolta sul marciapiede
Anziana uccisa a S. Basilio

Tagliacuzzi → a pagina 18

SOUAD SBAI
RACHIDA
UN'APOSTATA IN ITALIA
alter ego

Venerdì 8 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 57 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*Offerta indicibile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



SOFTWARE
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI
NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE
RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI
www.gbsoftware.it
06-97626328

Va a ruba il settimanale di sinistra Der Spiegel che denuncia le difficili espulsioni dalla Germania
Roberto Giardina a pag. 11

ItaliaOggi
www.italiaoggi.it
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

INTEGRATO
GESTIONALE PER LO STUDIO
TUTTO INCLUSO da 96 €/mese
www.softwareintegrato.it
06-97626328
è un prodotto SOFTWARE

I DATI DELLE FINANZE
Nel 2018 evasione Iva a 40 miliardi, 5 in più del 2017
Mandolesi-Bartelli a pag. 28

Premi Inail legati agli infortuni

L'azienda con meno infortuni pagherà un premio con tasso ridotto tra il 7 e il 30%, quella con più infortuni con un tasso maggiorato tra il 5 e il 30%

RISPOSTA MULTIPLA
Reddito, cento quiz per i 60 mila aspiranti navigator
D'Alesio a pag. 34

L'azienda con meno infortuni pagherà un premio con tasso ridotto tra il 7 e il 30%; quella con più infortuni con un tasso maggiorato tra il 5 e il 30%. Prevista anche la riduzione per chi fa più prevenzione, in misura fissa del 5% nei primi due anni di attività e variabile, tra il 5 e il 28%, dopo i primi due anni di attività. A stabilirlo è la bozza di decreto interministeriale (lavoro-economia) che approva la revisione delle tariffe e riforma i criteri di applicazione.
Cirioli a pag. 35

La strategia della demonizzazione è sempre pronta ma non è sempre utile



di PIERLUIGI MAGNASCHI
La guerra per smascherare le fake news (notizie false) è tanto facile che già adesso essa può essere affidata ai computer. Molto più difficile invece è rendere evidenti le fake truth (le false verità). Se, ad esempio, scrivo (in questo caso si tratta di fake news) che l'America è stata scoperta nel 1738 e che il Pd ha preso, alle ultime elezioni politiche, il 45% dei voti, un semplice software (per non parlare di un lettore che non sia cerebroleso) è in grado di evidenziare subito l'errore, sia esso voluto o subito.
continua a pag. 4

IN SICILIA
Renziani nel mirino: chieste le dimissioni di Faraone
Merli a pag. 5

PROPOSTA ITALIAOGGI-MF
Attacchiamo il debito prima che il debito attacchi noi
Satta a pag. 5

LO DICE A ITALIAOGGI
Feltri vuole il Giornale per farne una boutique
Capicani a pag. 19

PER INVESTIMENTI
Le nuove regole contabili liberano 13 miliardi (2 alle città medie)
Corisano a pag. 37

Alimentare, import senza segreti

Il ministero della salute deve comunicare a chi ne fa richiesta quanto latte le aziende importano dall'estero e da dove, in modo da poter fare i riscontri con ciò che dichiarano nelle etichette. Le imprese che non sono d'accordo possono inviare una motivata opposizione. Ma il ministero non è obbligato a tenerne conto. Lo ha affermato il Consiglio di Stato. Secondo Coldiretti il principio si estende anche alla frutta contenuta in succhi e marmellate e alla carne impiegata nei salumi.
Cecia Messina a pag. 29

DIRITTO & ROVESCIO

Greta Thunberg Emmen, attivista contro il cambiamento climatico, svedese di 16 anni, anziché essere additata come un patetico caso di sfruttamento dei minori, viene segnalata da tutti i media come, addirittura, «l'attivista che ha scosso la coscienza del mondo». Se fosse vero, ci vorrebbe poco a scuotere il mondo. Anche Zingaretti, a corto di argomenti, le ha addirittura dedicato la sua vittoria. Greta, nel suo messaggio postpartum dice: «La civiltà viene sacrificata per dare la possibilità a una piccola cerchia di persone di continuare a far profitti».
Caro Greta, la tua causa in Svezia non viene riscaldata? Vai in giro a piedi? Non produci rifiuti domestici? Non ti rendi conto che girando come un birillo in tutti i paesi del mondo con degli aerei ghiotti di cherosene inquinati l'atmosfera? Per cui se tu stessa quieti a casa tua, l'inquinamento diminuirebbe? Non sai niente (e alla tua età è inevitabile) ma ti esprimi e sei ascoltata come se sapessi tutto. E poi, giustamente, criticiamo i grillini. Sono la stessa cosa, uno solo uno, la competenza non conta. Però, ai pentastellati, Zingaretti non dedica niente. Per ora.

OGGI SONO 40 MILIONI MA FANNO MOLTI PIÙ FIGLI
Per una ricerca nel 2050 tutti i russi saranno musulmani



La demografia si intreccia alla religione e alla politica in Russia, dove nei prossimi anni le cupole dei templi ortodossi lasceranno il passo ai minareti. Secondo Ravil Gainutdin, presidente del consiglio dei mufti della Russia, circa il 30% della popolazione russa sarà islamica entro i prossimi 15 anni. «Secondo le previsioni degli esperti la popolazione musulmana della Russia aumenterà fino al 30% in poco più di un decennio», ha detto il Gran Mufti alla Duma di Stato durante una conferenza sulla storia dell'Islam in Russia.
Mercuriali a pag. 11

- ADS DI GENNAIO
La Verità +17%
Arvenire +6%
Libero +3%
Repubblica +1%
Qn Giorno -1%
Fatto -2%
Corsera -4%
Sole -6%
Messaggero -6%
Stampa -12%
Capicani a pag. 18

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Cassazione - La sentenza sulle agevolazioni Imu
Accertamenti sintetici - La risposta del Mef sul doppio contraddittorio
IO ONLINE
Agroindustria - La sentenza del Consiglio di Stato sulle importazioni in chiaro

A BERLINO
Progettato da un italiano il più grande centro culturale del mondo
Scarone a pag. 12

SALONE DELLO STUDENTE
Campus Orienta, 22 mila visitatori per la tappa napoletana
Nenti a pag. 15

INTEGRATO SOFTWARE PER COMMERCIALISTI
Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...
Assistenza, aggiornamenti, multitenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.
da 96 €/mese
è un prodotto SOFTWARE
SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

Con guida di nuovi regimi figurativo a € 6,00 in più. Con guida di riferimento del fallimento a € 5,00 in più. Con guida chiar 2015 a € 6,00 in più. Con guida alla parte fiscale a € 6,00 in più. Con guida al reddito di cittadinanza e quote 150h a € 6,00 in più. Con guida al bilancio del 2017 a € 6,00 in più.

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

VENERDÌ 8 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 66 | QN Anno 20 - Numero 66 | www.lanazione.it



I GIUDICI CONTABILI: SOTTO ACCUSA I BILANCI DELLA GIUNTA PD Siena, stangata da 13 milioni Così lo Stato presenta il conto



DI BLASIO ■ A Pagina 18

CAPSULE GOURMET

ristora

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO
**LA FANTASIOSA
DOTTRINA FICO**

ALL'INIZIO ci fu Adam Smith con la sua 'Ricchezza delle Nazioni'. Poi arrivò John Maynard Keynes, quindi il Premio Nobel del 1971, Simon Kuznet. Il primo abbozzò il concetto di prodotto interno lordo, il secondo ci ha spiegato come farlo crescere, il terzo sviluppò il concetto, che tutto il mondo ha fatto proprio, di pil come misuratore della crescita. Oggi c'è Roberto Fico.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di LEO TURRINI
**DOLCISSIMO
FIGLIO NOSTRO**

C'È QUALCOSA di struggente e di dolcissimo, in quelle immagini di Manuel che si riappropria del suo elemento naturale, l'acqua della piscina, che sognava di trasformare nel palcoscenico di imprese da campione. Struggente fatalmente è il sentimento di chi non deve dimenticare la stupida violenza di chi ha sparato ad un ragazzo, perché non potremo mai permettere ai nostri cuori l'assuefazione alla demenza criminale.

■ A pagina 8

Stallo Tav, venti di crisi sul governo

Salvini: basta, con troppi no si va a casa. Di Maio: irresponsabile

Servizi ■ Alle p. 2, 3 e 4

PARALIZZATO TORNA IN PISCINA IL CAMPIONE DI NUOTO FERITO A ROMA



IL MIRACOLO DI MANUEL

G. ROSSI ■ A pagina 8

Strage infinita: altri due femminicidi

Otto marzo di sangue. Massacrate di botte dai compagni a Napoli e Messina

FEMIANI ■ Alle p. 10 e 11

L'ANNUNCIO



Draghi spinge l'economia: soldi alle banche

COMELLI ■ A pagina 19

REDDITO CITTADINANZA

Ecco i test per gli aspiranti navigator

MARIN ■ A pagina 4

OGGI IN REGALO

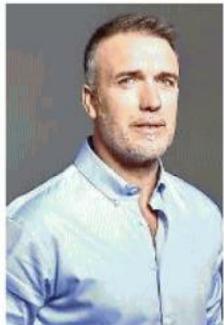
STORIE DI DONNE

Speciale Festa della donna



IL MITO VIOLA: IL LAVORO È UN VALORE

Batistuta dà lezioni di vita: «Mio figlio? Commesso senza lussi»



Servizi e PAZZI ■ Alle p. 6 e 7

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO: LUTEINA, RAME, SELENO, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



VENERDI
08
03
19
ANNO 44
N° 57

R.it
www.repubblica.it

Lo speciale
Sorelle d'Italia: le parole, i sogni, i trionfi
Omaggio alle ragazze dello sport italiano

D **Domani in edicola**
Sophie Auster, la canzone di New York
"Papà la racconta con i libri, io in musica"

8 marzo altro che parità

Le donne sono 6 contro 76 tra i rettori, mille su ottomila tra i sindaci, cinquemila contro 17mila tra i manager
Rapporto sulla discriminazione femminile in Italia

MARIA NOVELLA DE LUCA, LUISA GRION, LIANA MILELLA e CRISTINA NADOTTI
pagine 2,3 e 4. Con un commento di CHIARA SARACENO



Il commento

QUANDO QUESTA FIRMA SARÀ DI UN UOMO

Concetta De Gregorio

Arrivo in redazione e, al settimo piano, percorro il corridoio lungo il quale mi fermo a salutare le segretarie, anima e memoria del giornale in cui lavoro - salvo una breve interruzione - da trent'anni. Infine entro nell'ultima stanza, quella grande. La sala riunioni. Attorno al tavolo, la direzione: sono tutti uomini. È così da sempre. Le segretarie sono donne, i direttori e i vicedirettori sono uomini. Non ci si fa più nemmeno caso, come fosse un dato di natura. Buongiorno, buongiorno. Come va? Tutto bene. Stavamo pensando a te per un pezzo. Ed è infatti questo, con una certa ironia, il tema del mio compito di oggi: è l'8 marzo.

pagina 35



Roma

Min 11°C
Max 15°C

Milano

Min 5°C
Max 16°C

Tav scontro finale

Salvini: "Se i 5S vanno fino in fondo ci vado anche io"
Di Maio: "Irresponsabile, così fa cadere il governo"

I leghisti: "Nessuno di noi firmerà lo stop ai bandi"
Ma Conte prova ancora a rassicurare Mattarella

Allarme in Europa

Draghi: "L'Italia frena la crescita"
Nuovi aiuti Bce per l'economia



Mario Draghi, presidente della Bce

Il governo traballa. Costretto a scegliere tra i contendenti gialli e verdi, Giuseppe Conte decide di rimandare ogni decisione sulla Tav di altre ventiquattrore. Luigi Di Maio affronta il premier come mai fino ad ora. «Non puoi farci perdere la faccia di fronte agli italiani - gli ripete in privato - la perderesti anche tu. Devi rispettare l'analisi costi-benefici». Il presidente del Consiglio tenna. Sa che è in gioco la sua poltrona a Palazzo Chigi. Dopo ore di incertezza, scende in conferenza stampa per comunicare le sue perplessità sull'opera. Anzi, i "forti dubbi", perché «i costi sono superiori ai benefici». «Mi batterei contro», annuncia.

CIRIACO e GRISERI, pagina 6



Il premier Giuseppe Conte tra i vicepremier Di Maio e Salvini

Il retroscena

QUIRINALE ULTIMA SPIAGGIA

Carmelo Lopapa
Concetto Vecchio

Il presidente del Consiglio Conte lo ha messo per la prima volta in minoranza nel governo, come mai era avvenuto finora. Adesso Matteo Salvini si ritrova da solo, a difendere la realizzazione della Tav. Ma è disposto a tutto pur di impedire che saltino i bandi. Crisi di governo? «Io vado fino in fondo su questa storia».

pagina 7

RINGRAZIATELO ALMENO ORA

Massimo Giannini

Diciamo la verità. A parte Sergio Mattarella, ormai a difendere davvero "l'interesse nazionale" di questo Paese c'è rimasto solo Mario Draghi. Mentre Di Maio in tuta da No Tav e Salvini in divisa da capostazione giocano ai trenini sotto il vulcano, a proteggere l'Italietta dalla prossima eruzione è il solito e solido scudo della Bce, non l'ombrello provvisorio del reddito di cittadinanza.

pagina 34

servizi di D'ARGENIO e MASTROBUONI
alle pagine 8 e 9



Lo sport Esonerato Di Francesco

Il felice masochismo romanista e il caro eterno Ranieri

Carlo Bonini

Si dice che ogni uomo nasca con un karma. E non so se sia vero. So però che è assolutamente vero che chi ha avuto in sorte di nascere romanista ne ha uno che condivide con tutti gli esseri umani nati giallorossi come lui. E per descriverne la traiettoria, sarebbe sufficiente osservare il canovaccio di questa infausta coda di inverno.



L'allenatore Claudio Ranieri, 67 anni

RClub Domani Grace Jones e le Perennials

con La Salute della Donna € 9,90

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Ungheria, Slovenia € 2,50 - Croazia € 1,90 - Spagna (BSP 2,20) - Svizzera CHF 3,30



LA STAMPA

VENERDÌ 8 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C || ANNO 153 || N. 66 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB - TO || www.lastampa.it



MAURIZIO MOLINARI —

Una democrazia cresce assieme ai diritti che garantisce: più cittadini vengono tutelati più le libertà collettive si rafforzano. E poiché le donne sono la maggioranza dei cittadini, garantire loro eguaglianza significa rendere tutti noi più forti, sicuri, coesi nel rispetto delle libertà fondamentali di ogni individuo. Da qui la necessità di fermare lo sguardo su tre storie che descrivono in maniera formidabile le difficoltà di un pieno rispetto dei diritti delle donne. Sono le storie di Sophia, Zeineb e Martha.

Sophia Corydon Smith è una danese di 29 anni e ha tentato per tre volte di far accettare alla polizia di Copenhagen la denuncia di un grave abuso subito da parte di un superiore sul

posto di lavoro: prima hanno dubitato di lei, poi le hanno detto che spesso le donne mentono sugli abusi per nascondere i tradimenti e quindi le hanno obiettato l'eccesso di costi per lo Stato che la sua denuncia avrebbe comportato. Sophia non si è arresa e, al terzo tentativo, è riuscita a farsi accettare la denuncia che però è rimasta lettera morta. E il suo caso non è un'eccezione: nel 2017 in Danimarca, una nazione considerata modello della parità fra i sessi, su almeno 5100 casi di aggressioni fisiche a donne solo 94 hanno portato alla condanna dei colpevoli.

Zeineb invece è una tunisina di Hammamet che, grazie alle nuove norme emanate due anni fa dal presidente Essebsi, ha scelto di sposare un non-musulmano ovvero Sergio, italiano. La Costituzione e le leggi sono dalla loro parte ma

nessun notaio di Hammamet ha accettato di certificare le «scandalose nozze» opponendo «convinzioni personali e religiose islamiche». La battaglia burocratica si è conclusa a Nabeul, dove finalmente la certificazione è stata eseguita, ma la battaglia di Zeineb non è un'eccezione: sindaci, magistrati e notai tunisini fanno a gara nel sollevare obiezioni di coscienza nell'applicare le leggi dell'unica nazione musulmana dove si possono sposare partner di altre fedi.

E poi c'è Martha McSally, la prima donna a diventare pilota da combattimento nell'US Air Force, considerata un modello di emancipazione delle donne negli Stati Uniti e divenuta nel 2018 senatore repubblicano dell'Arizona. La sua deposizione alla commissione Forze Armate di Capitol Hill ha sorpreso l'intera nazione: «Quando ero in divisa sono stata

violentata da un superiore e non ho avuto la forza di denunciarlo perché temevo le conseguenze». Ed a tutt'oggi il nome dell'aggressore resta un segreto nel Paese dove i diritti delle donne, dopo il caso Weinstein, stanno modificando l'etica collettiva.

Sophia, Zeineb e Martha sono dunque protagoniste di sfide per i diritti che ci ricordano quanto sia difficile sconfiggere pregiudizi, oscurantismo e sopraffazione radicati in chi commette - anche in Italia - aggressioni ed abusi sentendosi intoccabile, incredibilmente protetto da costumi tribali che ancora permeano le nostre vite. Da qui l'importanza di essere dalla parte di Sophia, Zeineb e Martha perché sono le loro battaglie a rendere il nostro mondo un posto migliore. —

© IN FINEALLORE BOUTI NERVALI

ALL'INTERNO

La festa giorno per giorno
Flavia Amabile
P. 2

Aumenta il coraggio
Linda Laura Sabbadini
P. 47

Le ragazze ambientaliste
Francesca Paci
P. 21

La frontiera degli atenei
Maria Corbi
P. 22

Le nuove italiane
Karima Moual
P. 23

Alla cena delle mimose
Francesca Sforza
P. 24

La forza dei simboli
Caterina Soffici
P. 25

Ci meritiamo l'ottimismo
Elena Loewenthal
P. 23

IN EDICOLA

Patrimoni

AGGIUDICATO!

IL MENSILE PATRIMONI

La moda corre veloce con le auto

Al Salone di Ginevra le collezioni di Zegna e Piquadro

Merli in MFF

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Facebook copia il modello cinese

Zuckerberg annuncia la svolta: il social diventerà una super-app

Bertolino a pagina 11

Anno XXX n. 048

Venerdì 8 Marzo 2019

€2,00 *Classeditori*

9 771594677008

IN EDICOLA

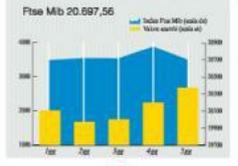
Gentleman

Nothing Less

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN&LEI

Con MFF Allegato per Fashion n. 04 a € 0,20 R 0,30 - € 0,50 - Con MFF Allegato per Living n. 03 a € 0,20 R 0,30 - € 0,50

Spedire in A.P. art. 1,1,1 L. 480/2018 - D.M. 1/40 - C.A.P. 4302 Firenze € 1,00



BORSA -0,74% ▼ 1€ = \$1,1271

BORSE ESTERE

Dow Jones	29.482	Euro-Yen	125,57
Nasdaq	7.419	Euro-Ftse	1.1355
S&P 500	21.498	Bip 10 Y	2,3115
Frankfort	11.816	Bund 10 Y	
Zurigo	8.325	FUTURE	
Londra	7.198	Euro-Sp	129,68
Parigi	8.898	Euro-Bund	144,48
		US T-Bond	146,28
VALUTE-RENDIMENTI		Ftse Mib	30,700
Euro-Dollaro	-1,1271	S&P500 Cime	2,7546
Euro-Sterlina	0,8588	Nasdaq100 Mef	7,074

FOCUS OGGI

Alpitour vuole comprare alberghi all'estero

Intanto il principale gruppo turistico italiano ha chiuso il 2018 con 1,68 miliardi di ricavi e per quest'anno punta a quota 2 miliardi

Montanari a pagina 17

IL ROMPIESPREAD

Scommetta che tra Salvini e Di Maio finirà a tavallucci e vaccino

LA CURA BCE IL PRESIDENTE ANNUNCIA UN'ALTRA TLTRO DA SETTEMBRE E CONGELA IL RIALZO DEI TASSI

L'Europa frena, Draghi rilancia

Le nuove misure sono legate al ribasso all'1,1% delle stime di crescita 2019 dell'area euro e alle difficoltà di finanziamento delle banche. Preoccupazione sull'Italia. Vendite su tutti i listini Ue

(Corvi, De Mattia e Ninfolo alle pagine 2 e 3)

CON 34 VOTI FAVOREVOLI E 11 CONTRARI LA COMMISSIONE FINANZE DELLA CAMERA APPROVA LA NOMINA DEL PROFESSORE

Via libera a Savona presidente della Consob

Mentre sulla Tav la maggioranza resta divisa: Conte chiede a Francia e Ue di rivedere il progetto

(Pira a pagina 4)

SALVATAGGI

Le quattro condizioni dei fondi per Carige

(Gualtieri a pagina 6)

SCANDALI

Banco Bpm raddoppia la task force sui diamanti

(Gualtieri e Montanari a pagina 7)

SVOLTA DIGITALE

In Germania Raisin (fintech) compra la banca Mhb

(Bertolino a pagina 8)

GIÙ L'UTILE 2018

Atlantia pronta ad aprire il capitale di Autostrade

(Carosielli a pagina 13)

Rinnovare la tecnologia in azienda?

Puoi avere di più!

Stampanti e computer a noleggio
Con tutti i servizi inclusi

Noleggi personalizzati
Soluzioni per tutte le esigenze

Tutti i tuoi dati al sicuro
Privacy e sicurezza in direttiva GDPR

Tutto quello che ti serve in ufficio
Semplice ed economico

Scegli il meglio
www.gruppodigit.it

GRUPPODIGIT &
TECNOLOGIE PER L'UFFICIO

MIEV GROUP 100 TOP 2018

Ravenna e Dintorni

Primo Piano

PORTO/3

Il presidente di Ap al vertice di Assoportri Con l' ex presidenza invece Ravenna si era staccata

Il presidente dell' Autorità portuale di Ravenna Daniele Rossi è stato nominato presidente di **Assoportri**, la rappresentanze degli scali italiani. Rossi è stato nominato presidente di Ap alla fine del 2016, dopo quasi un anno di commissariamento. Prima di lui presidente di Ap era Galliano Di Marco, che con l' associazione dei porti italiani era entrato invece in forte polemica e ne era uscito. Rossi era poi rientrato.

ECONOMIA / 11
18 marzo 2018 10:23/2018/03/11

PORTO/3

Piomboni, Ap fissa i tempi: «Fine lavori entro l'anno» Ma manca la sabbia
Il progetto di arginatura tra iuliviano e valle è fermo. La palafissa non sarà navigabile da barche a motore

Due mesi per riprendere i lavori. Che non significano tornare a lavorare come prima. Dopo il commissariamento, che il presidente dell' Autorità portuale, Daniele Rossi, ha commissionato a Roberto De Felice, un ingegnere di Ravenna, la progettazione, non solo per il porto di Piomboni, ma anche per il porto di Ravenna. Rossi ha deciso di affidare la gestione di importanti opere di manutenzione a un unico appalto. «Una volta che il progetto è stato approvato, il cantiere sarà aperto in un anno», ha detto Rossi. «Ma il problema è che il cantiere non è ancora aperto». Rossi ha detto che il problema è che il cantiere non è ancora aperto. Rossi ha detto che il problema è che il cantiere non è ancora aperto.

PORTO/3

Il presidente di Ap al vertice di Assoportri. Con l'ex presidenza invece Ravenna si era staccata
Il presidente dell' Autorità portuale di Ravenna Daniele Rossi è stato nominato presidente di Assoportri, la rappresentanza degli scali italiani. Rossi è stato nominato presidente di Ap alla fine del 2016, dopo quasi un anno di commissariamento. Prima di lui presidente di Ap era Galliano Di Marco, che con l' associazione dei porti italiani era entrato invece in forte polemica e ne era uscito. Rossi era poi rientrato.

Un gruppo di vertici che ha condiviso l'innovazione nel mondo del trasporto facendone una professione

movimento terra e demolizione
trasporto liquidi alimentari e liquidi chimici
movimentazione container
trasporti sociali e sollevamento
logistica magazzini, distribuzione industriale
trasporto merci, infine piccola distribuzione
Evolvi, ambienta, troupa colli e magazzini

CONSUM
IL TRASPORTO HA PRESO NUOVE STRADE

Autorità portuale Adriatico, non svendiamo Trieste ai cinesi

D' Agostino: 'L' intesa è nel progetto Ue. Usa sono benvenuti'

"E' falso dire che svendiamo l' Italia o il porto di Trieste ai cinesi". Lo dice all' ANSA il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico orientale Zeno D' Agostino. "Credo che siano in pochi a conoscere i contenuti dell' accordo tra Italia e Cina, e io non sono tra questi, anche se molti ne parlano, ma so che per quanto riguarda Trieste il progetto si chiama Trihub e fa parte di un accordo a un tavolo tra Ue e Cina, in cui Pechino propone investimenti infrastrutturali europei in Cina e Bruxelles viceversa. Un accordo gestito da Bruxelles". Trihub - non ancora firmato - riguarda investimenti che la Cina potrebbe fare in ambito ferroviario a Trieste. Per D' Agostino, "se si pensa a un accordo con la Cina si pensa alla Grecia o a Gibuti, ma l' Italia può dialogare con grande equilibrio con la Cina. Alcuni si agitano perché il porto di Trieste lavora bene e questo sposta equilibri da Nord a Sud d' Europa". Gli Usa? "Per noi è un rapporto fondamentale. Se verranno a Trieste sarò felicissimo".

Il Nautilus

Trieste

Via della Seta: Serracchiani, non uscire da perimetro Ue

Scritto da Redazione

Non è il porto di Trieste il cavallo di Troia di cui i cinesi hanno bisogno per entrare in Italia, esercitare la loro influenza sul nostro Paese e da qui aprirsi la strada in Europa. Quello che deve essere più chiaro è l'indirizzo politico strategico del Governo italiano, all'interno del quale Trieste è un tassello importante e molto peculiare ma non certo l'unico. Lo afferma la deputata del Pd Debora Serracchiani, intervenendo nel dibattito seguito all'annuncio della firma di un memorandum Italia-Cina per l'adesione al progetto One Belt one Road. Per Serracchiani il problema non sono gli investimenti cinesi a Trieste e in Italia, ma la cornice entro cui il Governo intende gestire la partita dei rapporti economici internazionali. E' azzardato uscire da un perimetro di sicurezza, che è quello tracciato dalle regole e dagli standard dell'Unione europea e dal sistema delle alleanze di cui l'Italia fa parte. In questo sistema, i dati e le comunicazioni rappresentano ovviamente un aspetto rilevante e molto sensibile. Migliorare le relazioni economiche con la Cina è stata una linea guida del Governo di centrosinistra, con i porti di Trieste e Genova in prima fila, e siamo ancora convinti dell'opportunità della proposta. Il quadro è invece meno chiaro a un livello più largo di politica estera nazionale ma questa conclude è la caratteristica ambiguità che marca il Governo gialloverde.

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a navigation bar at the top including 'Home', 'Eventi', 'News', 'Authority', 'Nautica', 'Trasporti', 'Sport', 'Sport', and 'Distretti nautici'. The main article is titled 'Via della Seta: Serracchiani, non uscire da perimetro Ue' and features a photo of Debora Serracchiani. The article text is partially visible, discussing the One Belt One Road project and the role of Trieste. To the right, there are several advertisements, including one for 'PEYRANI BRINDISI' and another for 'patagonia'. The website footer includes social media icons and a copyright notice for 2019.

Il Piccolo

Trieste

cooperazione economica

«Stop all' accordo con Pechino» Usa e Ue gelano Trieste e l' Italia

Scoppia il caso diplomatico attorno al progetto della Via della Seta. Ma il governo gialloverde tira dritto

Diego D' Ameliotrieste. La piccola Trieste finisce suo malgrado al centro del dibattito politico internazionale e delle tensioni diplomatiche sollevate dalla possibile firma del primo accordo fra Roma e Pechino, nell' ambito della strategia cinese della Via della Seta. Il presidente Xi Jinping verrà in Italia dal 21 al 24 marzo e le diplomazie sono al lavoro per preparare un memorandum d' intesa i cui contenuti sono ancora riservati, ma che potrebbe essere siglato già durante la visita, sempre ammesso che il programma resti inalterato dopo quanto accaduto nelle ultime 48 ore. Il maturare del dialogo tra Italia e Cina ha portato allo scoperto la contrarietà dell' amministrazione Trump, cui sono seguite la piccata reazione del Dragone e l' autodifesa del governo gialloverde, ma anche una reprimenda dell' Unione europea all' Italia. Il clima si sta surriscaldando e bisognerà vedere quanto ciò impatterà con le trattative che i cinesi stanno conducendo a Trieste, dove sta arrivando al dunque il confronto per l' ingresso di China Merchants Group nella Piattaforma logistica e dove anche il gruppo Cccc sta valutando la possibilità di investire nello scalo e nelle attività logistiche connesse.

A rompere quella che era evidentemente solo calma apparente è stato il portavoce del Consiglio per la sicurezza nazionale americano, che al Financial Times ha dichiarato di considerare «la Belt and Road Initiative come un' iniziativa pensata dalla Cina per l' interesse della Cina. Siamo scettici sull' adesione italiana, che potrebbe danneggiare la reputazione globale dell' Italia nel lungo periodo». Una doccia fredda sulla linea del governo Conte e non pare troppo convincente il «non c' è nessun problema» pronunciato ieri dal vicepremier Matteo Salvini.

Il memorandum of understanding in preparazione farebbe dell' Italia il primo membro del G7 a sancire la propria adesione alla Via della seta, cioè al ciclopico progetto di cooperazione economica con cui Pechino conta di espandere la propria influenza su Asia, Africa ed Europa. Dei contenuti del documento non si sa tuttavia nulla: porte spalancate alla Cina o semplice accordo quadro su cui innestare in futuro i progetti prioritari nel campo delle infrastrutture? L' avvicinamento alla Cina comincia peraltro ai tempi del governo Gentiloni, quando emerse l' interesse di Pechino a fare dei porti di Trieste e Genova i principali punti di ingresso delle proprie merci nel cuore del Vecchio continente. L' esecutivo gialloverde si muove dunque in continuità con il centrosinistra, ma ponendo un forte accento su un' azione autonoma dell' Italia rispetto all' Ue, in una fase in cui Lega e M5s non si mostrano teneri nei confronti della "casa comune".

La mossa preoccupa allora tanto Washington quanto Bruxelles, dove pure si è già cominciato a ragionare nel concreto con la controparte cinese su operazioni economiche garantite dalla reciprocità nell' accesso ai rispettivi mercati. L' iniziativa autonoma italiana sulla Via della seta desta inquietudine anche in Ue, se il portavoce della Commissione ha tenuto a precisare che «nessuno Stato membro può ottenere efficacemente i suoi obiettivi con la Cina senza piena unità». Parole che seguono all' allarme lanciato, in un documento congiunto rimasto riservato, dagli ambasciatori europei a Pechino rispetto alla coerenza tra libero mercato e strategia cinese.

Il sottosegretario Michele Geraci getta intanto acqua sul fuoco in ogni sede possibile: «Ci siamo da tempo confrontati con i partner e gli alleati che ci hanno espresso preoccupazione e li abbiamo rassicurati.

Abbiamo rassicurato gli amici dell' ambasciata Usa sulla nostra appartenenza all' alleanza. L' eventuale firma non sposta l' asse geopolitico e teniamo in considerazione i loro input, sperando di poter arrivare a una sintesi nel rispetto degli interessi comuni», che per Geraci nel caso dell' Italia significano «favorire le nostre imprese nell' export commerciale».

Gli Usa hanno attutito le tensioni scatenatesi durante la guerra dei dazi con la Cina, che tuttavia continua a essere un



paese rivale della Nato, tanto più alla luce delle tensioni derivanti dal ruolo di Huawei sul terreno della sicurezza delle telecomunicazioni occidentali. Secondo le ricostruzioni del Corriere della sera, prima di uscire pubblicamente allo scoperto la diplomazia americana ha manifestato le proprie perplessità all' ambasciata italiana e al governo. Non piace a Washington che l' Italia possa inserirsi nella politica dell' espansione infrastrutturale promossa da Pechino, che punta a realizzare una rete di strade, ferrovie e approdi marittimi per favorire la propria espansione commerciale. Un piano da 900 miliardi di dollari, che coinvolge oltre sessanta paesi, alcuni dei quali hanno già fatto ampie concessioni dal Dragone in cambio di un alleggerimento del proprio debito pubblico.

La reazione cinese alla sortita americana non si è fatta attendere. Il ministero degli Esteri cinese ha parlato di «giudizi assurdi», invitando Roma a sganciarsi dalla tutela Usa: «Come grande paese e grande economia, l' Italia sa dove si trova il suo interesse e può fare politiche indipendenti». E i toni sulla stampa vicina al governo di Pechino sono anche più duri, con l' accusa agli americani di «mostrare disprezzo per il quoziente intellettuale degli italiani» e avere «l' attitudine del boss» nel portare avanti un' alleanza «che non è più coerente con i bisogni dell' Europa e del mondo».

La piccola Trieste assiste intanto quasi noncurante a questo dibattito. La vita all' estremo lembo del Nordest scorre come sempre, in attesa di capire se le voci sugli investimenti cinesi in porto diverranno realtà o se i giochi della diplomazia internazionale decideranno del destino economico della città.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

LE REAZIONI

Dipiazza: «Se Trump non vuole salta tutto» D' Agostino: «Anche altri pronti a investire»

trieste. L' ultima riunione di governo sulla Tav sembra poter provocare la crisi di governo, ma l' alleanza gialloverde scaccia le paure e assicura che la firma sul memorandum d' intesa con la Cina resisterà alle pressioni Usa e Ue.

Non bastassero le rassicurazioni del sottosegretario leghista Michele Geraci, è il capogruppo grillino al Senato Stefano Patuanelli a tenere il punto: «L' accordo sarà firmato, a prescindere da pressioni e preoccupazioni che ritengo immotivate». Il rappresentante triestino più in vista del M5s sottolinea che «la Cina è una grandissima opportunità per la città e lo sviluppo assieme alla Cina è una possibilità contemplata ufficialmente dall' Ue, anche se giova ricordare che parliamo di un porto libero e una zona extra Ue come stabilito dal trattato di pace del 1947».

Il senatore è ottimista: «Trieste non è il Pireo e l' Italia non è la Grecia. Il governo interloquisce alla pari col colosso cinese e ciò permetterà a Trieste di fare il salto di qualità».

Il presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino chiede tuttavia che il governo sgomberi il campo dalle incertezze: «Tutti commentano un accordo di cui nessuno conosce i contenuti. Sarebbe il caso di fare chiarezza su quanto c' è scritto o almeno su quanto non c' è scritto». D' Agostino non teme che gli scontri geopolitici possano minare lo sviluppo del porto: «Le operazioni di cui si sta discutendo con i cinesi sono puro business, non legato per forza alla Via della seta. Trieste non ha comunque bisogno dei cinesi: siamo desiderati e, se saltassero le operazioni attuali, avremo altri pronti a investire. Se il nostro porto è entrato nella mente di Trump, qualcosa vorrà dire».

Ma le preoccupazioni serpeggiano per diverse ragioni sul piano locale. Per il sindaco Roberto Dipiazza, «se gli Usa non vogliono, i cinesi non arriveranno. Speriamo prevalga il buon senso e che possa esserci sviluppo. Considero un eventuale accordo con i cinesi una grande opportunità, ma Trieste è al centro di una polemica internazionale: il vero problema è politico, e cioè se far arrivare o no i cinesi

al centro dell' Europa». Il governatore Massimiliano Fedriga evita commenti dopo le bacchettate di Usa e Ue, ma non è un mistero che veda di buon occhio accordi stretti con pari dignità. Posizione diversa da quella di Forza Italia, che i manifesti di Giulio Camber hanno schierato sul fronte anticinese e il cui il capogruppo Giuseppe Nicoli parla di «folli risio economici», chiedendo che «l' Italia non si isoli rispetto al baricentro americano». Timori che non toccano l' imprenditore Enrico Samer: «A Trieste esistono terminal controllati a volte in maggioranza da realtà straniere: se dovesse esserci un interesse cinese ben venga, nel rispetto delle leggi». Dal centrosinistra, la deputata dem Debora Serracchiani apre agli investimenti cinesi ma chiede al governo di muoversi all' interno della cornice dell' Ue: «Migliorare le relazioni economiche con la Cina è stata una linea guida del centrosinistra. Il problema non sono gli investimenti cinesi a Trieste e in Italia, ma la cornice entro cui il governo intende gestire la partita. È azzardato uscire da un perimetro di sicurezza, che è quello tracciato dalle regole dell' Ue e dal sistema delle alleanze di cui l' Italia fa parte». Per l' europarlamentare Pd Isabella De Monte, «l' eventuale accordo per l' ingresso dei cinesi nello scalo triestino andrebbe gestito con grande prudenza, mentre ci sono dubbi sui legami esistenti tra il governo Co

nte e Pechino». --D.D.A. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

Gara lampo ad aprile Da giugno il cantiere per allungare il Molo Settimo

Iter rapido in vista dei lavori che doteranno il terminal di 100 metri in più e nuove gru. Tmt investirà 80 milioni

trieste. Cominceranno a giugno i lavori di ampliamento del Molo VII, che si prepara all'ingrandimento che porterà l'attuale banchina a rubare al mare una superficie da quarantamila metri quadrati. Il molo affidato in concessione a Trieste Marine Terminal e destinato alla movimentazione di container sarà allungato di cento metri e raggiungerà dunque una lunghezza di 870 metri per una larghezza di 400.

La gara d'appalto sarà indetta ad aprile e non è esclusa la partecipazione di società cinesi, considerato che il gigantesco gruppo China Communications Construction Company avrebbe già tentato di chiudere un'intesa con Tmt nei mesi scorsi, senza tuttavia arrivare alla firma per l'affidamento diretto dei lavori.

Gli studi dei fondali e degli interventi preliminari sono ultimati e l'iter autorizzativo previsto sarà concluso a breve. La società guidata dal comandante Fabrizio Zerbini pare ora avere le idee abbastanza chiare su chi potrà manifestare interesse alla realizzazione dell'opera. E forse non è allora un caso che la procedura di gara sarà aperta e si concluderà entro aprile, con l'indicazione dell'impresa costruttrice incaricata dopo un iter rapidissimo.

Tra gli osservatori non si esclude la partecipazione di Icop, società facente capo a Vittorio Petrucco, ma al momento impegnata nella realizzazione della vicina Piattaforma logistica, con tecniche simili a quelle necessarie per l'ampliamento del Molo VII. Se ne saprà di più nei prossimi mesi e intanto Tmt preferisce non rilasciare dichiarazioni su questa partita.

I lavori costituiscono il primo dei due lotti previsti dal rinnovo della concessione assegnata a Tmt nel 2015 e il cui valore ammonta a 190 milioni. La spesa complessiva per il primo lotto, tutta a carico del terminalista privato, vale circa 80 milioni. La cifra copre le opere di ampliamento e l'acquisto di alcune gigantesche gru da banchina, il cui numero non è ancora stato deciso.

Gli accordi stipulati per il rinnovo della concessione prevedono anche un secondo blocco di interventi, grazie ai quali la banchina guadagnerà altri cento metri, arrivando così a quasi un chilometro di lunghezza a disposizione per l'attracco delle navi portacontainer, la cui tendenza al gigantismo richiede la realizzazione di infrastrutture sempre più grandi per le operazioni di carico e scarico. Già dopo il primo lotto, il Molo VII permetterà a Trieste di essere l'unico porto del Mediterraneo a poter operare contemporaneamente su due mega portacontainer da 14 mila teu ciascuna. Trieste Marine Terminal è una società partecipata per metà dal colosso Msc di Gianluigi Aponte e per l'altra metà dalla To Delta del livornese Pierluigi Maneschi, che nel 2016 si è aperta alla partecipazione alla pari di Msc, mantenendo però il controllo sulla gestione del molo, che al momento serve operatori di primo piano quali la stessa Msc, la danese Maersk, la taiwanese Evergreen e la francese Cma Cgm.

Il terminal ha avuto una crescita di grande rilievo proprio dopo l'ingresso di Msc e sono più di tremila i treni movimentati nel 2018, con un incremento dei volumi pari quasi al 50% rispetto all'anno precedente. I traffici valgono circa 50 mila container al mese, con un risultato reso possibile dallo sviluppo delle economie centroeuropee e in particolare dell'Ungheria. Con i duecento metri aggiuntivi, la banchina potrebbe movimentare in un anno 1,2 milioni di teu.

--D.D.A.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Propeller di Trieste si interrogherà sulle conseguenze dell' eventuale mancata realizzazione della TAV Torino-Lione

Il dibattito si svolgerà lunedì Mentre il governo italiano non ha ancora assunto una decisione sul proseguimento della realizzazione della TAV Torino-Lione, con il premier Giuseppe Conte che questo pomeriggio ha espresso forti dubbi sulla necessità di procedere con l' opera, il The International Propeller Club Porto of Trieste ha organizzato per lunedì prossimo alle 18.00, nella sala della Piccola Fenice, in via San Francesco a Trieste, un incontro per esaminare quali conseguenze potrebbe avere per l' economia regionale, e per il porto di Trieste in particolare, la mancata realizzazione della TAV e in particolare della tratta fra Lione e Torino. La discussione avrà per protagonisti Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** che gestisce il porto di Trieste, l' ex senatore ed ex assessore regionale Lodovico Sonego, i professori Giovanni Longo (docente di trasporti ferroviari all' Università di Trieste) e Sergio Bologna (presidente Agenzia imprenditoriale operatori marittimi di Trieste) e Danilo Stevanato (consigliere Aiom Trieste). Anticipando i temi dell' incontro il Propeller Club di Trieste ha ricordato che la Torino-Lione è una tratta del Corridoio 5 TEN-T che unisce Lisbona a Kiev e che, dopo una decina di fasi progettuali e otto delibere del Cipe, la tratta è stata sottoposta a cinque valutazioni di impatto ambientale e supportata da sette trattati e accordi internazionali. Il Propeller ha ricordato inoltre che negli ultimi anni numerose sono state le opposizioni ad un progetto da molti ritenuto inutile e quindi dannoso per l' ambiente e che, all' interno della più recente discussione, si è proceduto ad una valutazione tecnica dei costi e dei benefici che non ha mancato di suscitare ulteriori polemiche.

The screenshot shows the top part of the website. At the top right, there is a logo for 'STAR SERVICE' and the date '7 marzo 2019'. The main headline reads: 'Il Propeller di Trieste si interrogherà sulle conseguenze dell' eventuale mancata realizzazione della TAV Torino-Lione'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il dibattito si svolgerà lunedì'. The main text begins with: 'Mentre il governo italiano non ha ancora assunto una decisione sul proseguimento della realizzazione della TAV Torino-Lione, con il premier Giuseppe Conte che questo pomeriggio ha espresso forti dubbi sulla necessità di procedere con l' opera...'. At the bottom of the screenshot, there is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table contains one row with 'Oltre destinazioni', '2019', and '2019'. There is also a 'Cerca' button.

Il maxi piano sulle infrastrutture

Xi preme sulla Via della Seta L'Italia si perde nel negoziato

Il presidente cinese arriva il 21 marzo dopo una trattativa lunga Il prezzo di un no ai contratti sarà alto

FILIPPO SANTELLI

Dal nostro corrispondente PECHINO «Non c'è nessun problema con gli Stati Uniti». Matteo Salvini prova a smorzare le polemiche. L'avvertimento americano è arrivato: se l'Italia aderirà alla Nuova Via della seta cinese rischia un grave danno alla sua reputazione internazionale. A Roma però la trattativa diplomatica prosegue, dicono a Repubblica due fonti informate.

Nonostante i mal di pancia delle anime "atlantiche" dell'esecutivo, che mettono in discussione l'esito finale, resta l'ipotesi di firmare il Memorandum di intesa su One Belt One Road, il grande piano infrastrutturale disegnato da Xi Jinping, tra il 21 e il 22 marzo, quando il presidentissimo arriverà nella Capitale. O al più tardi al Belt and Road Forum previsto a Pechino a fine aprile. La trattativa con la Cina arriva da lontano, governo Gentiloni, e la spericolata accelerazione gialloverde ci ha sbilanciato: il vicepremier Di Maio ha promesso la firma durante la sua visita in Oriente, a gennaio lo stesso premier Conte si sarebbe impegnato con il ministero degli Esteri Wang Yi. Fare un passo indietro ora che Xi ha prenotato il viaggio, con tanto di giornata privata in Sicilia, significherebbe giocare il rapporto con il Dragone. E la scommessa, riassunta dalla frase di Salvini, è che l'apertura verso Pechino possa essere fatta digerire agli Stati Uniti.

In ogni caso una delle due superpotenze andrà scontentata, brutta situazione. Questo negoziato condotto con approssimazione (Ping, come Di Maio chiamò il presidente cinese, su tutte) ha messo l'Italia in mezzo alla sfida secolare tra Stati Uniti e Cina. Oggi il quotidiano Global Times, penna al vetriolo del regime comunista, ha soffiato sul fuoco, dicendo che il monito americano «è un insulto al quoziente intellettuale degli italiani» e che l'Europa deve smettere di «farsi dettare la politica estera da Washington». C'è un precedente però con cui l'Italia vuole ammorbidire la Casa Bianca. Nel 2015 il Regno Unito divenne uno dei membri fondatori dell'Asian Infrastructure Investment Bank, l'alternativa alla Banca mondiale creata da Pechino. Anche allora gli Stati Uniti si fecero sentire, ma furono tranquillizzati. «Firmare per prima tra i Paesi del G7 darebbe all'Italia un grande vantaggio, ora che Pechino vuole rendere più multilaterale la Via della seta», spiega Wang Huiyao, fondatore di CCG, pensatoio vicino al governo cinese. Per esempio aggiustare la forma del documento, rispetto al Pdf blindato che la Cina fa sottoscrivere ai "partner". Cancellare i riferimenti alla «comunità di futuro condiviso», la formula con cui il Dragone sta cercando di imporre anche in sede Onu un nuovo concetto di globalizzazione con caratteristiche cinesi. Inserire clausole su reciprocità e trasparenza, principi finora assenti lungo One Belt One Road.

I vantaggi per l'Italia dalla firma restano da dimostrare. I progetti concreti da sottoporre a Xi sono pochi, oltre al noto investimento nel porto di Trieste, approdo della Via della seta marittima.

La possibilità per le nostre aziende di infilarsi nei cantieri in mandarino in Asia o Africa, remota. Incognite, a fronte di un successo politico enorme consegnato a Pechino: portare a bordo del suo discusso progetto di diplomazia delle infrastrutture la terza economia europea, proprio mentre l'Unione, guidata da Parigi e Berlino, vuole mettere un freno alla sua penetrazione economica e gli Stati Uniti contenerne l'ascesa. Fino all'arrivo di Xi tutto può cambiare, ma al momento l'idea del governo è ignorare Bruxelles, in attesa del terremoto elezioni. E che per rassicurare gli Usa basti tenere i settori strategici al riparo dai capitali cinesi. Un calcolo rischioso, che porterebbe l'Italia gialloverde un passo più vicino a Pechino, ma più lontano dagli storici alleati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Via della Seta, quello che c'è da sapere

Che cosa riguarda, chi ci guadagna, quali sono i rischi del percorso avviato a suo tempo dal governo Gentiloni

(ansa) PECHINO - Secondo alcuni è il più grande progetto di diplomazia economica dai tempi del Piano Marshall. Secondo altri è lo strumento di un nuovo expansionismo cinese. Le opinioni sulla Via della seta sono molto diverse. Nel momento in cui l'Italia dibatte se aderirvi o meno, con interessati e decisi interventi di Washington, Bruxelles e Pechino, proviamo a capire di che cosa si tratta. Che cosa è la Nuova Via della seta? Yi dai yi lu, One Belt One Road, una cintura e una strada, è un piano di investimenti globali in infrastrutture lanciato da Xi Jinping nel 2013. I contorni del progetto sono volutamente vaghi, secondo la Cina al momento hanno formalmente aderito 67 Paesi, firmando il Memorandum di intesa che anche l'Italia sta discutendo. Le stime di investimento variano tra i mille e gli 8mila miliardi di dollari, il Paese maggiormente coinvolto è il Pakistan, con cantieri per 60 miliardi. Che cosa si costruisce lungo la Via della seta? Strade, ferrovie, porti, centrali energetiche, tra le altre cose. La Via della seta ha due direttrici principali da Est a Ovest, entrambe arrivano in Europa: una terrestre che passa attraverso l'Asia centrale e una marittima che attraversa l'Oceano Indiano fino all'Africa, per poi piegare verso Nord. L'Italia sarebbe un approdo naturale di questa rotta, si ipotizza un investimento cinese nel **porto di Trieste**. Che cosa dice la Cina? La Cina lo descrive come un progetto pacifico di rilancio della globalizzazione e dei liberi commerci, basato sulla logica del "win-win", dei mutui benefici con i Paesi partner. Molti osservatori riconoscono che un progetto di diplomazia economica di questa portata non si vedeva dai tempi del Piano Marshall americano. Altri contestano la sua natura pacifica: secondo loro la Via della seta è una proiezione della potenza cinese fuori dal suo territorio. Chi ci guadagna? I benefici reciproci ci sono, ma non sono ripartiti così equamente come Pechino vorrebbe. Paesi a corto di capitali riescono grazie ai prestiti cinesi a costruire infrastrutture che altrimenti non potrebbero finanziare. La Via della Seta però è prima di tutto un progetto con cui la Cina cerca di dare sfogo alla sua sovraccapacità produttiva interna. Vari studi hanno mostrato che oltre il 90% dei lavori viene affidato ad aziende cinesi, per lo più colossi di Stato. Non solo: i prestiti cinesi si devono ripagare con gli interessi. Che cosa è la "trappola del debito"? Vari Paesi coinvolti nella Via della seta hanno contratto livelli di debito insostenibili, finendo per doverle concedere alla Cina lo sfruttamento delle proprie infrastrutture e di parti del proprio territorio. E' il caso per esempio dello Sri Lanka con il suo principale **porto**. Di recente i governi di Maldive, Pakistan e Malesia hanno chiesto a Pechino di rinegoziare gli accordi, in modo che siano meno gravosi, più trasparenti e più legati alle effettive esigenze delle loro economie. L'Italia rischia di finire in questa trappola? No. Le finanze pubbliche italiane, nonostante il livello del nostro debito, hanno ben altra solidità. Non sono certo un paio di cantieri che possono spostare gli equilibri dei nostri conti pubblici. Il Memorandum di intesa inoltre non è un contratto vincolante, ma solo una piattaforma di cooperazione, che andrebbe poi "sostanzziata" con degli effettivi progetti congiunti firmati tra le aziende dei due Paesi. Da quando Roma pensa alla Via della seta? È stato il precedente governo ad avviare la trattativa: nel maggio 2017 Paolo Gentiloni ha partecipato al primo Belt & Road Forum, unico capo di governo del G7. Con l'esecutivo gialloverde però il negoziato ha improvvisamente accelerato. Che cosa guadagna l'Italia se firma? Secondo il governo l'adesione alla Via della seta sarebbe una specie di scorciatoia per intensificare i rapporti con la Cina, attrarre maggiori investimenti e intensificare l'export, oggi in grave ritardo rispetto a Francia o Germania. Il risultato però è dubbio: se è vero che la Cina ha un occhio di riguardo per chi firma il Memorandum, non è detto che merci o progetti di un partner abbiano un vantaggio sostanziale rispetto a quelli di chi non aderisce. La Germania fa eccellenti affari in Cina senza aver firmato nulla. Che cosa rischia l'Italia? Secondo il governo nulla, visto che il Memorandum non è un documento tecnico e non vincolante. Politicamente però ha un enorme valore, visto che un Paese fondatore dell'Europa, la sua terza economia, aderirebbe a un progetto infrastrutturale concepito, scritto e diretto da Pechino. Questo proprio mentre l'Europa sta cercando di contrastare la penetrazione cinese nel Continente e gli Stati Uniti di "contenere" l'ascesa dell'avversario globale. Il Memorandum si

Un servizio che approfondisce i costi, i benefici e i rischi del progetto, iniziato da Xi Jinping, per progetti infrastrutturali in Cina e in tutto il mondo. Per una versione più completa e commentata vai su www.larepubblica.it. Cliccando su un punto qualsiasi della pagina, verranno effettuati un salto di pagina e il contenuto della pagina verrà caricato automaticamente.

MECCANO | **Esterni** | LAURO ARRANCO | AIRE | ALL'AVV

R.it Esterni

Home | Politica | Economia | Sport | Spettacoli | Tecnologia | Motori | **Tutte le sezioni** | D

Rep.it

Via della Seta, quello che c'è da sapere

Che cosa riguarda, chi ci guadagna, quali sono i rischi del percorso avviato a suo tempo dal governo Gentiloni

del nostro corrispondente FILIPPO SANTELLI

OGGI SU Rep

Da: Di Maio chiede a Conte di fermare anche i bandi

Salvini e i pentiti critici: "Siamo al limite. E poi chi paga le penali?"

Da: un tabù lungo 57 chilometri

Prospetta: "Ripetto da dove mi ero fermato per ricominciare la sinistra con il Pd di Zingales"

Primo di pace dopo i tentativi fatti dal sì a Gentiloni presidente

la Repubblica

ILMIOLIBRO

Fontemurro il mio libro su Repubblica.it

Una birra in Corea del Nord

Photo di SABBATINA

Stalder e Suter

Primo letterati

LAUREA | Rep. | La Repubblica | 07 marzo 2018

PECHINO - Secondo alcuni è il più grande progetto di diplomazia economica dai tempi del Piano Marshall. Secondo altri è lo strumento di un nuovo expansionismo cinese. Le opinioni sulla Via della seta sono molto diverse. Nel momento in cui l'Italia dibatte se aderirvi o meno, con interessati e decisi interventi di Washington, Bruxelles e Pechino, proviamo a capire di che cosa si tratta.

Che cosa è la Nuova Via della seta?
Yi dai yi lu, One Belt One Road, una cintura e una strada, è un piano di investimenti globali in infrastrutture lanciato da Xi Jinping nel 2013. I contorni del progetto sono volutamente vaghi, secondo la Cina al momento hanno formalmente aderito 67 Paesi, firmando il Memorandum di intesa che anche l'Italia sta discutendo. Le stime di investimento variano tra i mille e gli 8mila miliardi di dollari, il Paese maggiormente coinvolto è il Pakistan, con cantieri per 60 miliardi.

Che cosa si costruisce lungo la Via della seta?
Strade, ferrovie, porti, centrali energetiche, tra le altre cose. La Via della seta ha due direttrici principali da Est a Ovest, entrambe arrivano in Europa: una terrestre che passa attraverso l'Asia centrale e una marittima che attraversa l'Oceano Indiano fino all'Africa, per poi piegare verso Nord. L'Italia sarebbe un approdo naturale di questa rotta, si ipotizza un investimento cinese nel porto di Trieste.

può negoziare? Il governo italiano sostiene di sì, che all' interno possono essere inserite delle clausole di reciprocità e trasparenza. Altri dicono invece che la Cina invia un Pdf non modificabile, prendere o lasciare. Inoltre, se Pechino modificasse le condizioni per l' Italia, chi ha già firmato pretenderebbe parità di trattamento. Non è detto neppure che il testo sia pubblico. Il governo dice che altri Paesi europei hanno già firmato, è vero? Vero, sono Ungheria (nel 2015), Grecia e Portogallo (entrambi nel 2018). Si tratta però di Paesi che appartengono alla cosiddetta "periferia" dell' Unione, guidati da governi autoritari e antieuropeisti, come Budapest, oppure in gravi difficoltà economiche come Atene, che ha ceduto ai cinesi il controllo del Pireo. L' Italia, almeno sulla carta, ha un peso diverso nell' Unione. Cosa chiede la Cina ai suoi alleati? Pechino sostiene di non immischiarsi negli affari interni dei Paesi partner, in realtà sa sfruttare molto bene la propria influenza. Nel 2017 per esempio la Grecia ha bloccato una risoluzione europea alle Nazioni Unite critica nei confronti dei diritti umani in Cina. Due giorni fa l' Italia si è astenuta, unica insieme al Regno Unito, dal voto finale sul nuovo meccanismo europeo per il monitoraggio degli investimenti esteri. Con il precedente governo eravamo stati tra i promotori dell' iniziativa.

strategie internazionali

Via della Seta, lo scontro tra Usa e Cina adesso si riflette sul porto di Trieste

Il presidente dell' Autorità Zeno D' Agostino intervistato dal New York Times: siamo solidi, non faremo la fine del Pireo

Maurizio Cesconudine. È già lastricata di spine la Via della Seta. Il lungo "corridoio" marittimo che dalla Cina dovrebbe avere come terminal il porto di Trieste e aprire a finanza e industria di Pechino le porte di tutta Europa, è finito nel mirino degli Stati Uniti. A parlare, per conto dell' amministrazione Usa, non è stato un esponente di secondo piano, ma il portavoce del Consiglio di sicurezza nazionale Garrett Marquis che ha messo in guardia l' Italia: attenti ad aderire all' iniziativa, perchè a essere favorita sarebbe esclusivamente la Cina. Parole che in Friuli Venezia Giulia hanno scatenato un vero e proprio dibattito che si porta dietro un solo grande interrogativo: davvero rischiamo di essere fagocitati dalla superpotenza asiatica?

A dimostrazione di quanto il tema sia delicato e coinvolga lo scacchiere internazionale ai massimi livelli, ieri il presidente dell' Autorità portuale del mare Adriatico orientale Zeno D' Agostino, è stato intervistato nientemeno che dal New York Times, il quotidiano più importante del mondo.

Di una cosa D' Agostino è certo: l' Italia non è la Grecia, non rischiamo di far cadere in mani cinesi il porto di Trieste, come è accaduto per quello del Pireo. «Non sappiamo ancora cosa c' è scritto negli accordi tra Italia e Cina - spiega il presidente del porto di Trieste - sono trattative strettamente riservate che nessuno conosce.

Sappiamo che il porto di Trieste e di conseguenza l' entroterra del Friuli, sono un riferimento strategico per gli investimenti sulla Via della Seta.

Ma noi non siamo il Pireo, non siamo deboli, la nostra è una situazione opposta a quella che immaginano gli americani. Il porto di Trieste si sta sviluppando tantissimo, c' è la coda degli investitori che vogliono insediarsi da noi, fuori dalla mia porta. E non è affatto vero che vogliamo cedere il porto, come temono a Washington.

Semplicemente lo Stato ungherese ha dimostrato interesse per acquisire un terminal, ma non la società che controlla lo scalo. Noi rappresentiamo l' Autorità che governa il porto e personalmente credo di essere abbastanza energico per restare a lungo qua. Cosa ho detto al New York Times?

Ho detto che gli Stati Uniti hanno governato Trieste fino al 1954 e che se oggi dovessero fare un pensiero a investire in Friuli Venezia Giulia, sarebbero molto ben accetti».

E la politica? I governi Renzi e Gentiloni hanno aperto alla Cina e l' attuale Premier, Conte, sembra seguire la medesima strada, tanto che tra un paio di settimane il presidente della Cina Xi Jinping sarà per la prima volta in visita ufficiale a Roma, dove dovrebbero essere firmati, almeno in fase preliminare, gli accordi sulla Via della Seta. A livello locale l' assessore alle Attività produttive Sergio Bini punta ad affrontare la questione con il massimo rigore. «Per l' intero Friuli Venezia Giulia la Via della Seta può rappresentare un' occasione propizia di sviluppo, di crescita e di occupazione - osserva - a patto che l' ingresso dei cinesi sia regolato da una normativa chiara e stringente. Se invece dovessimo trovarci davanti a un business solo per Pechino e per il porto di Trieste, beh allora le cose non andrebbero bene.

Convocherò entro brevissimo tempo le associazioni di categoria e gli industriali del territorio per affrontare il problema e definire una linea il più possibile comune. Ritengo fondati i timori degli americani, che hanno paura dello sbarco senza regole di una superpotenza in Europa». Il capogruppo di Forza Italia in Regione Giuseppe Nicoli sta con Washington. «Dal Fvg il segnale sarà chiaro: l' Italia non può isolarsi rispetto al baricentro economico americano», spiega Nicoli annunciando che presenterà una mozione che impegna la giunta regionale e il presidente Fedriga a farsi parte attiva nei confronti del Governo nazionale affinché non si pervenga all' adesione della Repubblica italiana alla "Belt and Road Initiative" (Nuova Via della Seta). «Il Governo italiano - continua il capogruppo azzurro -



non può giocare folli risiko economici andando a minare non solo i rapporti, ma la stessa tenuta economica del mercato interno dell' Ue che verrebbe demolito dall' arrivo delle merci del Dragone che riesce a essere maggiormente competitivo risparmiando sui costi sociali dell' attività economica rovinando la società non solo dal punto di vista ambientale, ma anche sotto il profilo umano dove le parole "diritti umani" non sono incluse nel vocabolario mandarino».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

gli industriali di udine e pordenone

Mareschi Danieli è cauta, Agrusti contrario

udine. La Via della Seta semina dubbi tra gli imprenditori friulani. Riserve più marcate a Pordenone, massima cautela a Udine. Ma i presidenti di Unindustria Michelangelo Agrusti e di Confindustria Anna Mareschi Danieli chiedono che del problema se ne discuta ai più alti livelli politici e diplomatici. Perché una regione piccola come il Fvg, davanti al gigante cinese, non potrebbe fare nulla.

«Il progetto della Via della Seta e i potenziali investimenti nel porto di Trieste rappresentano, al contempo, opportunità e rischi - spiega Mareschi Danieli -. Questi aspetti devono essere valutati insieme, nella loro complessità e tenendo conto di tutte le conseguenze che un investimento di questa natura può comportare. Di certo, con tutto il rispetto dovuto, non può occuparsene soltanto l' **Autorità portuale** di Trieste. In primis - e questo ci interessa in prima battuta e direttamente - perché tali scelte implicano ricadute immediate e più prossime sull'economia della nostra regione e soprattutto sul nostro tessuto produttivo. E dunque pensiamo di avere il sacrosanto diritto, di concerto con tutti gli attori regionali pubblici e privati, di dire la nostra. Ma più ad ampio raggio, perché decisioni di tale natura impattano sulle strategie economiche dell'intero Paese e finanche dell' Europa. E dunque andrebbero attentamente ponderate e condivise con ben altri attori e a ben altro livello. Del resto, come vediamo, se ne sta interessando persino l' amministrazione Usa. Non vedo perché, nel nostro piccolo, non dovremmo occuparcene anche noi, considerato che Trieste è di sicuro la nostra porta di casa, ma anche un importante accesso alla comune casa europea».

Agrusti, dal canto suo, è stato il primo a lanciare l' allarme: attenti a Pechino. «Pochi hanno studiato la strategia della Cina per la Via della Seta - dice il leader di Unindustria Pordenone -. È una politica tipicamente imperiale con mire egemoniche. Non abbiamo a che fare con una democrazia, magari imperfetta dove gli Usa possono permettersi perfino un presidente come Trump, ma qui siamo di fronte al partito unico, alla censura dei media, a una società super controllata. Sul porto di Trieste vorrei che iniziasse in Friuli un grande dibattito, perché qui è in gioco davvero il nostro futuro e quello dei nostri figli. Spieghiamo qual è l' utilità di fare accordi con coloro che stanno nell' altro campo, come la Cina. Il mercato Usa, per l' Italia, è il terzo per importanza, mentre quello di Pechino è forse il ventesimo. Il pericolo, a mio avviso, è che i cinesi, una volta entrati a Trieste, con la loro finanza aggressiva e con la più grande impresa di costruzioni del mondo, possano fare tutte le lavorazioni manifatturiere che vogliono nell' unico porto franco d' Europa. Produrrebbero qua a prezzi bassissimi, stracciando la concorrenza italiana o friulana. In più possono contare su una illimitata capacità di aiuti statali nell' industria, che fanno vincere loro tutte le gare pubbliche in ogni Paese del mondo, in particolare nel settore strategico delle telecomunicazioni. Roma non dovrebbe decidere da sola, ma dentro la cornice dell' Ue e con gli Stati Uniti al suo fianco: non possiamo perdere».

--M.CE.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

porto di savona

Nave Magnaghi, via alle visite

Da ieri, e fino al 13 marzo, il **porto** di **Savona** ospiterà nave Magnaghi della Marina Militare. Sarà ormeggiata al molo numero 7 e sarà visitabile ed aperta al pubblico, oltre che alle scuole, da domenica a martedì negli orari 9,30-12 e 15-17. L'equipaggio effettuerà rilievi del fondale. o.ste.

O.STE.

Firmava i progetti senza averne il titolo falso architetto nei guai
La savonese Raffaello Corvetto, residente a Cuneo è indagata per esercizio abusivo della professione

Vandali danneggiano il terminal dei bus Tpl alla stazione Mongrifone

Nave Magnaghi, via alle visite

I Mas 500 costruiti a Varazze usati sul fronte russo nel 1942



Spediporto, a febbraio il porto di Genova rialza la testa

"A febbraio il **porto** rialza la testa". Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, presenta i dati raccolti che mostrano un ritorno al segno più dopo un 2018 chiuso in perdita dell' 8%, segnato dal crollo del ponte Morandi. Anche gennaio 2019, ricorda l'associazione, si era chiuso a -4%. Febbraio torna alla crescita: +3% fra traffici import ed export rispetto a febbraio 2018. Traina la ripresa l' aumento dell' export, con una media del +6%. E' il primo segnale di inversione, da consolidare, e Spediporto suona un campanello d' allarme: la carenza di personale tecnico in molte amministrazioni fondamentali per far funzionare al meglio il **porto** può provocare una battuta d' arresto. "L' impegno di tutti è stato quello di lavorare al pieno recupero di efficienza e affidabilità - dice il presidente Alessandro Pitto - Un impegno compreso dai clienti del **porto** e sostenuto da un buon mese per l' export italiano. Ora dobbiamo accelerare su semplificazioni, sgravi (Zes e ZIs) e efficientamento di molti servizi". E poi c' è appunto il nodo della mancanza di personale tecnico negli uffici della dogana, di medici e tecnici nell' ufficio di sanità marittima, di veterinari ed attrezzature adeguate. "Solo grazie al grande impegno delle attuali strutture - spiega - è stato possibile andare avanti ma il precariato e i pensionamenti a brevissimo renderanno impossibile garantire il servizio di controlli nei tempi che la clientela richiede. Se così fosse il traffico sarebbe ulteriormente penalizzato, uno sgambetto agli sforzi fatti finora".

The screenshot shows a news article from ANSA Liguria. The main headline is "Spediporto, a febbraio il porto di Genova rialza la testa" with a sub-headline "Traffici +3%." Below the headline is a photograph of a busy port with several large blue cranes and stacks of colorful shipping containers. The article text discusses the port's performance in February 2019, noting a 3% increase in traffic compared to February 2018, driven by a 6% increase in exports. It also mentions the challenges posed by the lack of technical staff in various port administration offices and the impact of the Morandi bridge collapse. The article is attributed to Alessandro Pitto, president of Spediporto.

Bocconi: il 25 marzo evento "La rete degli interporti italiani per la mobilità sostenibile"

(FERPRESS) - Roma, 7 MAR - Il Master in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture (MEMIT) dell' Università Bocconi sta organizzando per il 25 marzo un evento dal titolo "La rete degli interporti per la mobilità sostenibile". L' evento, realizzato in collaborazione con la Società Italiana degli Economisti dei Trasporti e della Logistica e con l' Associazione degli Studi Storici di Impresa, si terrà dalle 14.15 alle 17.15, presso l' Università Bocconi nell' aula 204 di Via Sarfatti 25 a Milano. L' apertura dei lavori sarà alle ore 14.15 con l' introduzione di Oliviero Baccelli, dell' Università Bocconi e SIET, e Nicola Paradiso, Amministratore delegato STL Logistica. Alle 15.00 al via la tavola rotonda "Le esperienze e le strategie degli operatori" con la moderazione di Franco Amatori, Università Bocconi e ASSI, partecipano: SERGIO CRESPI Direttore generale Interporto di Bologna ALBERTO MILOTTI Direttore ZAILOG - Interporto Quadrante Europa DAVIDE MUZIO Amministratore delegato Terminal Intermodale di Mortara ROBERTO SERRA Amministratore delegato Interporto CIM Novara Il ruolo della rete fra portualità e retroportualità MARCO DORIA Membro Comitato di gestione **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, Università di Genova e ASSI PIETRO SPIRITO Presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale Le conclusioni saranno affidata a Lanfranco Senn, Università Bocconi Visualizza il programma dell' evento.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are logos for Sapienza and the University of Bocconi. The main header features the FerPress logo and the text "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA". Below this, there is a navigation bar with links like "HOME", "NEWS", "SAGGI", "RICERCHE E CONTRIBUTI", etc. The main content area displays the article title "Bocconi: il 25 marzo evento 'La rete degli interporti italiani per la mobilità sostenibile'" and a detailed text block. On the right side, there are several promotional banners, including one for "ATLANTE DI VIAGGIO della mobilità dolce in Italia" and another for "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA". At the bottom right, there is a "DAILYLETTER" subscription form with a "Subscribe" button.

Genova Today

Genova, Voltri

Porto, traffici in crescita per la prima volta dopo il crollo del Morandi

I dati arrivano da Spediporto: timida ripresa (+3% rispetto ai dati 2018) dopo un anno molto difficile, complicato dalla tragedia del 14 agosto

Primi, timidi accenni di ripresa per il porto di Genova dopo la tragedia del crollo del ponte Morandi e il conseguente calo dei traffici: Spediporto ha resto noto che a febbraio il flusso è tornato a salire, con un + 3 % di media tra traffici import ed export rispetto al febbraio 2018. «Dopo un 2018 che si era chiuso con un pesante consuntivo, i numeri di Spediporto parlano di una perdita sul 2017 di oltre l' 8%, e un segno meno che dal 14 Agosto aveva caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso gennaio 2019 che aveva registrato un pesante - 4%, a Febbraio il Porto di Genova rialza la testa», fanno sapere da Spediporto, secondo cui a trascinare la ripresa è stato l' aumento del traffico export, che ha segnato una media del + 6%. «Siamo lieti di leggere questo dato - ha detto Alessandro Pitto Presidente Spediporto - Nel corso dei mesi l' impegno di tutti gli operatori e delle amministrazioni è stato quello di lavorare a un pieno recupero di efficienza e affidabilità. Questo impegno è stato evidentemente compreso dai clienti del Porto ed anche sostenuto, più in generale da un buon mese per l' export italiano. Dobbiamo continuare a lavorare su questa strada, ma dobbiamo accelerare il passo su semplificazioni, sgravi (ZES e ZLS) ed efficientamento di molti servizi». Restano però criticità: «Siamo preoccupati in relazione alla carenza di personale di molte amministrazioni fondamentali per le performance del Porto», ha aggiunto Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto - Avevamo segnalato già durante la fase di stesura del decreto Genova la preoccupante carenza di personale tecnico in molte uffici strategici: dogana, medici e tecnici per l' ufficio di Sanità Marittima, veterinari per il Pif del Porto ed attrezzature adeguate». «Molte direzioni centrali stanno trascurando gli effetti che avrà l' assenza di personale nel più importante porto italiano, e questo è molto pericoloso - conclude Botta - Solo grazie al grande impegno delle attuali strutture, ridotte ai minimi storici, è stato possibile andare avanti ma il precariato ed i pensionamenti a brevissimo renderanno impossibile garantire il servizio di controlli nei tempi che la clientela richiede. Se così fosse il traffico potrebbe essere ulteriormente penalizzato. Saremmo uno sgambetto agli sforzi finora fatti per recuperare con fatica capacità competitiva».

The screenshot shows the top part of a news article on the Genova Today website. The page title is 'Economia'. The main headline reads 'Porto, traffici in crescita per la prima volta dopo il crollo del Morandi'. Below the headline, there is a sub-headline: 'I dati arrivano da Spediporto: timida ripresa (+3% rispetto ai dati 2018) dopo un anno molto difficile, complicato dalla tragedia del 14 agosto'. The article text is partially visible, starting with 'Primi, timidi accenni di ripresa per il porto di Genova...'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. A sidebar on the right contains a section 'I più letti di oggi' with a 'unicef' logo and a small image of a child.

Il porto di Genova si allea col gruppo cinese CCCC

Scritto da Redazione

GENOVA Stiamo lavorando per costituire una nuova società in partnership con il gruppo cinese CCCC (China Communications Construction company), che ci aiuterà nelle fasi di appalto di alcune grandi opere relative al porto di Genova. Lo ha confermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, a margine del convegno 'Sostenibilità del sistema infrastrutture' organizzato da Confindustria Genova. A fine mese, durante la visita a Roma del Presidente cinese Xi Jinping, l'Italia, primo Paese dell'Europa Occidentale a farlo ha detto Signorini firmerà un accordo bilaterale con la Cina sulla Belt&Road. In questa cornice strategica (la Cina pesa per il 30% dell'interscambio dei porti di Genova e Savona, ndr) faremo un accordo di cooperazione con CCCC, per sfruttare la sua grande esperienza in fase di predisposizione dei bandi di affidamento di alcune delle grandi opere previste dal programma del Commissario Bucci, tra cui spostamento della diga foranea e ampliamento Fincantieri. Il gruppo cinese, chiarisce però Signorini non farà direttamente alcuna costruzione: ci fornirà supporto per l'affidamento delle opere ad altri. L'obiettivo è quello di costituire una nuova società in partnership tramite cui cooperare. Ma su questo tipo di accordi l'ultima parola spetta poi al Governo.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

GIULIO SCHENONE. Il numero uno di Gip: «La soluzione ideale per Costa Crociere è Calata Gadda»

«Un terminal crociere al Sech? Solo voci, il progetto non esiste»

Simone Gallotti /GENOVA «Non siamo in vendita. Di più: sono solo chiacchiere da bar». Giulio Schenone da qualche anno guida il gruppo Gip, socio di maggioranza del terminal Sech, da quando i fondi hanno comprato da lui, Luigi Negri e gli altri soci la proprietà del gruppo genovese. Ma il manager non è solo l'amministratore delegato della banchina container del porto vecchio: è anche agente di Costa Crociere e Aida e socio in alcune attività di Costa Group. Logico pensare che fosse coinvolto nel disegno che vuole portare sul molo del Sechi crocieristi, dove però al momento ci sono i suoi container. «Non è così: nessuno è venuto qui a parlarci di questa ipotesi». Però il problema rimane: Costa vuole tornare a Genova, avrebbe anche individuato l'area in cui far sorgere il nuovo terminal crociere, a Calata Gadda, di fronte alle riparazioni navali e a pochi passi dal centro storico e dal Porto Antico. Ora però le carte in tavola sarebbero cambiate e il focus si è spostato proprio sul terminal container che dista poche centinaia di metri dal porto passeggeri. Perché tra le due compagnie da crociera è nata una guerra sotterranea sulla presenza nel capoluogo ligure. Msc, che a Stazioni Marittime ha un hub fondamentale per le proprie **navi**, difende la posizione; Carnival prova a fare breccia. La politica ligure è obbligata a mediare. «Sarebbe la collocazione ideale» fa notare soprattutto la politica, impegnata a trovare una soluzione: «Noi abbiamo una concessione sino al 2045 dice netto Schenone. Abbiamo una destinazione d'uso ben precisa e questa si riferisce alle merci. Ci sono poi gli investimenti che i nostri azionisti vogliono portare avanti. E non dimentichiamo che abbiamo 240 lavoratori diretti nel terminal più quelli dell'indotto. Lo dico chiaro: non scherziamo troppo con il futuro di 240 famiglie». Schenone si fa duro, racconta di quando Duccio Garrone era presidente degli industriali e in quell'area voleva costruire il nuovo stadio: «Ammetto che questa sia un'area appetibile perché è a pochi passi dalla città e dentro al porto storico, ma l'ipotesi di costruire qui il terminal crociere di Costa è campata per aria». E allora dove realizzarlo? «La mia opinione personale è che il progetto di Calata Gadda è bellissimo. Mi sembrerebbe la soluzione ideale». L'unica breccia nel granito di Schenone è legata alla volontà dei soci, i fondi Infravia e Infracapital e Psa, il terminalista di Singapore che gestisce anche il Vte di Pra': «Se dovessero cambiare idea, vedremo, ma mi pare veramente difficile». Anche perché il Sech «è andato bene, meglio del 2017, anche se potevamo fare di più». Il terminal per il 2019 prevede una crescita dei volumi: «Vogliamo rispettare pienamente il piano di investimenti previsto dall'Authority» scandisce Schenone.

L'EMERGENZA LIVORNO Il gruppo guidato dal manager è presente anche a Livorno, con il terminal Tdt. Nell'inchiesta che ha portato alla decapitazione dell'Authority con l'interdizione dal ruolo decisa dalla Procura per il presidente Corsini e il segretario Provinciali, ci sono anche i genovesi.

Luca Becce, ex Ad del terminal, è indagato; la società Sdt, dove le quote sono divise con Sintermar (Grimaldi), è al centro delle indagini. «Ho fiducia nel lavoro della magistratura dice Schenone però sono sicuro che dimostreremo di aver fatto tutto secondo diritto. Un esempio? L'istanza della concessione su quella banchina al centro dell'inchiesta, è stata pubblicata un anno dopo dall'Authority non per dolo, ma per eccesso di burocrazia degli uffici». Intanto è arrivato il commissario, l'ammiraglio Pietro Verna e Schenone dà il benvenuto: «I dragaggi sono una priorità: se non adeguiamo la profondità entro luglio, quando arriveranno le **navi** più grandi, Livorno rischierà di perdere traffico». E poi la Darsena Europa: «Per ora non ci sono rallentamenti sul progetto, ma è chiaro che se il commissariamento e la bufera giudiziaria dovessero durare a lungo, anche quell'investimento rischierebbe di saltare. E Livorno non può permetterselo».



Informare

Genova, Voltri

Spediporto, il porto di Genova sembra uscito dalla fase critica

L'associazione degli spedizionieri sottolinea che però lo stato di salute dello scalo potrebbe essere compromesso dalla carenza di personale tecnico. Tutti, da mesi, si affannano a tastare il polso del porto di Genova per sapere se è sopravvissuto alle conseguenze del crollo del viadotto autostradale Morandi avvenuto lo scorso agosto, ponte vitale per la viabilità del capoluogo ligure e per i collegamenti stradali del suo porto con i mercati. Se nei mesi scorsi l'associazione degli spedizionieri genovesi faticava a percepire battiti cardiaci e lanciava forse prematuri allarmi sullo stato di salute critico dello scalo portuale, ora Spediporto sembra aver iniziato ad avvertire distintamente pulsazioni che secondo l'associazione sono un chiaro segnale dello scampato pericolo. «Dopo un 2018 che si era chiuso con un pesante consuntivo - i numeri di Spediporto parlano di una perdita sul 2017 di oltre l'8% ed un segno meno che dal 14 agosto aveva caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso gennaio 2019 che aveva registrato un pesante -4% - si legge sull'ultimo bollettino medico dell'associazione degli spedizionieri genovesi - a febbraio il porto di Genova rialza la testa e dai dati raccolti da Spediporto il segno positivo torna finalmente sulle banchine genovesi. Con un +3,00% di media tra traffici import ed export (il dato è una rilevazione febbraio 2018 su stesso mese 2019 e dunque molto significativo) i traffici tornano a premiare l'impegno dello scalo e dei suoi operatori». «A trascinare la ripresa - spiega Spediporto - è stato l'aumento del traffico export che ha segnato una media del +6% e che fa dunque ben sperare anche per un recupero del manifatturiero italiano nelle esportazioni (l'ultimo dato diffuso dall'Istat sulla variazione congiunturale del commercio estero italiano con i paesi extra UE, relativo al mese di gennaio 2019, indica un aumento del +5,9%, ndr)». Manifestando soddisfazione per questo dato, il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto, ha sottolineato che «nel corso dei mesi l'impegno di tutti gli operati e delle amministrazioni è stato quello di lavorare ad un pieno recupero di efficienza ed affidabilità. Questo impegno - ha constatato Pitto - è stato evidentemente compreso dai clienti del porto ed anche sostenuto, più in generale da un buon mese per l'export italiano». «Dobbiamo - ha evidenziato Pitto - continuare a lavorare su questa strada, ma dobbiamo accelerare il passo su semplificazioni, sgravi (ZES e ZLS) ed efficientamento di molti servizi». Se il malato - precisa l'associazione - dà segni di ripresa, tuttavia lo staff medico sembra non essere sufficientemente attrezzato per assicurare la piena guarigione del paziente: «siamo preoccupati - ha chiarito il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - in relazione alla carenza di personale di molte amministrazioni fondamentali per le performance del porto». «Avevamo segnalato già durante la fase di stesura del Decreto Legge Genova - precisa Botta - la preoccupante carenza di personale tecnico in molte uffici strategici: dogana, medici e tecnici per l'ufficio di Sanità Marittima, veterinari per il PIF del Porto ed attrezzature adeguate». Secondo l'associazione degli spedizionieri, «molte direzioni centrali stanno trascurando gli effetti che avrà l'assenza di personale nel più importante porto italiano». «Questo - denuncia Spediporto - è molto pericoloso. Solo grazie al grande impegno delle attuali strutture, ridotte ai minimi storici, è stato possibile andare avanti ma il precariato ed i pensionamenti a brevissimo renderanno impossibile garantire il servizio di controlli nei tempi che la clientela richiede. Se così fosse - conclude l'associazione sottintendendo che un nuovo aggravamento dello stato di salute è possibile - il traffico potrebbe essere ulteriormente penalizzato. Sarebbe uno sgambetto agli sforzi finora fatti per recuperare con fatica capacità competitiva».



Spediporto, il porto di Genova sembra uscito dalla fase critica

L'associazione degli spedizionieri sottolinea che però lo stato di salute dello scalo potrebbe essere compromesso dalla carenza di personale tecnico

Tutti, da mesi, si affannano a tastare il polso del porto di Genova per sapere se è sopravvissuto alle conseguenze del crollo del viadotto autostradale Morandi avvenuto lo scorso agosto, ponte vitale per la viabilità del capoluogo ligure e per i collegamenti stradali del suo porto con i mercati. Se nei mesi scorsi l'associazione degli spedizionieri genovesi faticava a percepire battiti cardiaci e lanciava forse prematuri allarmi sullo stato di salute critico dello scalo portuale, ora Spediporto sembra aver iniziato ad avvertire distintamente pulsazioni che secondo l'associazione sono un chiaro segnale dello scampato pericolo.

Dopo un 2018 che si era chiuso con un pesante consuntivo - i numeri di Spediporto parlano di una perdita sul 2017 di oltre l'8% ed un segno meno che dal 14 agosto aveva caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso gennaio 2019 che aveva registrato un pesante -4% - si legge sull'ultimo bollettino medico dell'associazione degli spedizionieri genovesi - a febbraio il porto di Genova rialza la testa e dai dati raccolti da Spediporto il segno positivo torna finalmente sulle banchine genovesi. Con un +3,00% di media tra traffici import ed export (il dato è una rilevazione febbraio 2018 su stesso mese 2019 e dunque molto significativo) i traffici tornano a premiare l'impegno dello scalo e dei suoi operatori.

A trascinare la ripresa - spiega Spediporto - è stato l'aumento del traffico export che ha segnato una media del +6% e che fa dunque ben sperare anche per un recupero del manifatturiero italiano nelle esportazioni (l'ultimo dato diffuso dall'Istat sulla variazione congiunturale del commercio estero italiano con i paesi extra UE, relativo al mese di gennaio 2019, indica un aumento del +5,9%, ndr).

Manifestando soddisfazione per questo dato, il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto, ha sottolineato che «nel corso dei mesi l'impegno di tutti gli operati e delle amministrazioni è stato quello di lavorare ad un pieno recupero di efficienza ed affidabilità. Questo impegno - ha constatato Pitto - è stato evidentemente compreso dai clienti del porto ed anche sostenuto, più in generale da un buon mese per l'export italiano». «Dobbiamo - ha evidenziato Pitto - continuare a lavorare su questa strada, ma dobbiamo accelerare il passo su semplificazioni, sgravi (ZES e ZLS) ed efficientamento di molti servizi».

Se il malato - precisa l'associazione - dà segni di ripresa, tuttavia lo staff medico sembra non essere sufficientemente attrezzato per assicurare la piena guarigione del paziente: «siamo preoccupati - ha chiarito il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - in relazione alla carenza di personale di molte amministrazioni fondamentali per le performance del porto». «Avevamo segnalato già durante la fase di

I traffici

E il porto per la prima volta inverte la rotta

MASSIMO MINELLA

Il **porto di Genova** rialza la testa e mette a segno il primo dato positivo dal crollo del ponte del Morandi. Dopo la comprensibile picchiata dei traffici dalla metà di agosto, che ha spinto verso la flessione i dati del 2018, anche gennaio 2019 aveva mostrato segni di cedimento. L' inversione, però, è arrivata a febbraio e a questo punto sarà interessante verificare la tenuta delle attività dello scalo. A darne notizia sono gli spedizionieri, realtà dinamica della Lanterna e termometro naturale del business portuale, essendo i rappresentanti della merce.

Nel dettaglio, i dati diffusi da Spediporto parlano di una perdita sul 2017 di oltre l' 8% e un segno meno che dal 14 agosto aveva caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso gennaio 2019 che aveva registrato un pesante meno 4%. A febbraio, però, è arrivata l' attesa inversione di tendenza, con il segno positivo tornato sulle banchine genovesi, con un più 3% di media tra traffici import ed export (il dato è una rilevazione febbraio 2018 su stesso mese 2019 e dunque molto significativo).

A spingere nuovamente il **porto di Genova** verso l' alto è stato l' aumento del traffico export (6%) che fa ben sperare anche per un recupero del manifatturiero italiano nelle esportazioni.

«Siamo lieti di leggere questo dato - spiega Alessandro Pitto, presidente Spediporto - Nel corso dei mesi l' impegno di tutti gli operati e delle amministrazioni è stato quello di lavorare a un pieno recupero di efficienza ed affidabilità. Questo impegno è stato evidentemente compreso dai clienti del **porto** e anche sostenuto, più in generale da un buon mese per l' export italiano. Dobbiamo continuare a lavorare su questa strada, ma dobbiamo accelerare il passo su semplificazioni, sgravi, (Zes e Zls ed efficientamento di molti servizi).

Mentre i traffici tornano a muoversi, non mancano però le preoccupazioni degli operatori, in particolare per la carenza di personale di amministrazioni fondamentali per le performance del **porto**. A lanciare l' allarme è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto.

«Avevamo segnalato già durante la fase di stesura del decreto per **Genova** la preoccupante carenza di personale tecnico in molte uffici strategici: dogana, medici e tecnici per l' ufficio di Sanità Marittima, veterinari e attrezzature adeguate - dice Giampaolo Botta - Molte direzioni centrali stanno trascurando gli effetti che avrà l' assenza di personale nel più importante **porto** italiano e questo è molto pericoloso. Solo per l' impegno delle attuali strutture, ridotte ai minimi storici, è stato possibile andare avanti ma il precariato e i pensionamenti a brevissimo renderanno impossibile garantire il servizio di controlli nei tempi che la clientela richiede. Se così fosse il traffico potrebbe essere ulteriormente penalizzato. Sarebbe uno sgambetto agli sforzi finora fatti per recuperare con fatica capacità competitiva».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Genova: traffici in ripresa dal mese di Febbraio

I dati Spediporto parlano di un aumento dei traffici del +3%

Giulia Sarti

GENOVA Il 2018 si era chiuso con un pesante consuntivo, una perdita sul 2017 di oltre l'8%, dicono i numeri di Spediporto, ed un segno meno che dal 14 Agosto aveva caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso Gennaio 2019 che aveva registrato un pesante -4%. A Febbraio il porto di Genova rialza la testa e dai dati raccolti dall'Associazione spedizionieri corrieri e trasportatori di Genova il segno positivo torna finalmente sulle banchine con un +3% di media tra traffici import ed export (il dato è una rilevazione Febbraio 2018 su stesso mese 2019 e dunque molto significativo). I traffici tornano dunque a premiare l'impegno dello scalo e dei suoi operatori. A trascinare la ripresa è stato l'aumento del traffico delle esportazioni che ha segnato una media del +6% che fa ben sperare anche per un recupero del manifatturiero italiano nelle esportazioni. Siamo lieti di leggere questo dato, commenta Alessandro Pitto presidente Spediporto. Nel corso dei mesi -prosegue- l'impegno di tutti è stato quello di lavorare ad un pieno recupero di efficienza ed affidabilità. Questo impegno è stato evidentemente compreso dai clienti del porto ed anche sostenuto, più in generale da un buon mese per l'export italiano. Dobbiamo continuare a lavorare su questa strada, ma anche accelerare il passo su semplificazioni, sgravi (Zes e ZIs) ed efficientamento di molti servizi. Qualche nube all'orizzonte -spiega Giampaolo Botta, dg Spediporto- però si intravede, siamo preoccupati in relazione alla carenza di personale di molte amministrazioni fondamentali per le performance del porto. Avevamo segnalato già durante la fase di stesura del DI Genova la preoccupante carenza di personale tecnico in molte uffici strategici: dogana, medici e tecnici per l'ufficio di Sanità marittima, veterinari per il Pif del porto ed attrezzature adeguate. Secondo l'associazione molte direzioni centrali stanno trascurando gli effetti che avrà l'assenza di personale nel più importante porto italiano e questo, dicono è molto pericoloso. Solo grazie al grande impegno delle attuali strutture, ridotte ai minimi storici, è stato possibile andare avanti ma -concludono i rappresentanti Spediporto- il precariato ed i pensionamenti a brevissimo renderanno impossibile garantire il servizio di controlli nei tempi che la clientela richiede. Se così fosse il traffico potrebbe essere ulteriormente penalizzato. Sarebbe uno sgambetto agli sforzi finora fatti per recuperare con fatica capacità competitiva.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Gli Usa: «Via della Seta, l'Italia si attivi per la trasparenza»

GIORGIO CAROZZI

Washington - «Invitiamo tutti gli alleati e i partner, inclusa l'Italia, a fare pressione sulla Cina perché porti i suoi sforzi di investimenti globali in linea con gli standard internazionali accettati e con le pratiche migliori»: lo ha detto all'agenzia Ansa Garrett Marquis, portavoce del consiglio per la sicurezza nazionale Usa, in merito all'ipotesi che l'Italia possa fare da apripista nel cuore dell'Ue alla "Belt and Road Initiative", la nuova Via della Seta voluta dalla Cina per connettere Asia, Europa e Africa. Fra gli accordi sotto la lente degli americani anche l'alleanza tra il **porto di Genova** e CCCC.



Spediporto: «A febbraio Genova in ripresa»

GIORGIO CAROZZI

Genova - Dopo un 2018 che si era chiuso con un pesante consuntivo, i numeri di Spediporto parlano di una perdita sul 2017 di oltre l' 8%, ed un segno meno che dal 14 agosto aveva caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso gennaio 2019 che aveva registrato un pesante - 4%, a febbraio il **Porto di Genova** rialza la testa e dai dati raccolti da Spediporto il segno positivo torna finalmente sulle banchine genovesi. Con un + 3% di media tra traffici import ed export (il dato è una rilevazione febbraio 2018 su stesso mese 2019 e dunque molto significativo) i traffici tornano a premiare l' impegno dello scalo e dei suoi operatori. «A trascinare la ripresa è stato l' aumento del traffico export che ha segnato una media del +6 e che fa dunque ben sperare anche per un recupero del manifatturiero italiano nelle esportazioni» scrive l' associazione degli spedizionieri in una nota. «Siamo lieti di leggere questo dato - commenta Alessandro Pitto presidente Spediporto - Nel corso dei mesi l' impegno di tutti gli operati e delle amministrazioni è stato quello di lavorare ad un pieno recupero di efficienza ed affidabilità. Questo impegno è stato evidentemente compreso dai clienti del **Porto** ed anche sostenuto, più in generale da un buon mese per l' export italiano. Dobbiamo continuare a lavorare su questa strada, ma dobbiamo accelerare il passo su semplificazioni, sgravi (ZES e ZLS) ed efficientamento di molti servizi». «Qualche nube all' orizzonte però si intravede, siamo preoccupati in relazione alla carenza di personale di molte amministrazioni fondamentali per le performance del **porto**». L' allarme è lanciato da Giampaolo Botta Dg di Spediporto. «Avevamo segnalato già durante la fase di stesura del DL **Genova** la preoccupante carenza di personale tecnico in molti uffici strategici: dogana, medici e tecnici per l' ufficio di Sanità Marittima, veterinari per il PIF del **porto** ed attrezzature adeguate».



Ravenna e Dintorni

Ravenna

PORTO/1

Piomboni, Ap fissa i tempi: «Fine lavori entro l' anno» Ma manca la sabbia

Il progetto di arginatura tra industrie e valle è fermo La piallassa non sarà navigabile da barche a motore

Due mesi per riprendere i lavori che potrebbero essere terminati entro fine anno.

Questo è il cronoprogramma che il presidente dell' **Autorità portuale**, Daniele Rossi, in commissione Ambiente in consiglio comunale, ha fornito per la fine del progetto in corso nella piallassa del Piomboni. Un progetto di cui abbiamo ripercorso le tappe nel primo piano della settimana scorsa. Iniziato nel 2012, ha conosciuto molti stop, di cui quello più difficile nel 2015 dovuto ad una questione imprevedibile all' inizio: il ministero dell' Ambiente ha cambiato alcuni parametri di classificazione delle sabbie dragate dal fondo dei canali della valle, che sarebbero dovuti servire come materiale di riempimento, e il problema non è stato ancora superato del tutto. Rossi lo dice chiaramente: «Lavoriamo insieme ad Arpa e per trovare il materiale della maggiore qualità possibile e finire il progetto». I due mesi per la ripresa dei lavori, insomma, sono legati a doppio filo con il reperimento di materiale idoneo.

Ap ha confermato che la valle non sarà più navigabile dalle imbarcazioni motorizzate ma ha precisato che potranno continuare a solcarla le imbarcazioni a fondo piatto - le batane in legno - che sono tipiche delle zone umide ravennati. Non sono state date molte risposte invece sull' interrimento della parte meridionale e anzi, quando è stata fatta notare le difficoltà dei capannisti, il presidente Rossi ha detto di «scoprire adesso la presenza di capannisti in quell' area e mi chiedo se siano in regola con le concessioni demaniali...». Uno dei problemi che si pone invece per il futuro è quello della gestione dell' area, sia della zona di ri naturalizzazione che delle porte vinciane e veneziane: «Questo è un problema serio - ha ammesso Rossi -. Nel progetto c' è scritto che se ne dovrebbe occupare **Autorità portuale** ma credo che alla fine dei lavori bisognerà discuterne con tutti gli enti preposti». Insomma, Ap sembra non aver intenzione di occuparsene, anche perché fuori dalla sua area di competenza. Sul tema è poi intervenuto il dirigente del Comune Gianni Gregorio: «Per quanto mi riguarda penso che l' ipotesi possa essere quella di una convenzione, come fatto recentemente per altre zone umide ma se ne potrà parlare convocando un tavolo tecnico in Regione nel quale fare il punto sui lavori».

Alessandro Montanari.



SetteSere Qui

Ravenna

PORTO | Poggiali, Agenti marittimi, spinge sulla necessità del Progetto Hub Portuale

«Per il materiale di escavo, urgente trovare un luogo»

Elena Nencini Franco Poggiali, Presidente degli Agenti Marittimi, traccia un bilancio del 2018, che tocca quota 27milioni di tonnellate di merci movimentate e affronta alcuni degli argomenti più caldi del porto come le sentenze sulle casse di colmata e sulle infrastrutture. Poggiali esprime preoccupazione per i rallentamenti burocratici Un bilancio del 2018...

«La nostra comunità portuale è da sempre legata da un senso di responsabilità e professionalità che quotidianamente si dimostra nell'adempimento dei propri compiti per un fine comune e che si concretizza con i risultati che il nostro porto ottiene, raggiungendo nell'anno appena trascorso quasi i 27 milioni di tonnellate di merci movimentate.

Tutto ciò, nonostante le difficoltà dovute alla contingenza economica, alle decisioni politiche nazionali - ed in alcuni casi mondiali - di impatto non sempre favorevole e quelle più vicine a noi, che sentiamo maggiormente penalizzanti quali il limite infrastrutturale del nostro porto, l'ormai annoso problema dei fondali, i collegamenti viari, ferroviari ed ora più che mai anche telematici con una sempre maggiore necessità di infrastrutture digitali. Si tratta di problematiche - imputabili al Sistema Italia - che da diversi anni e, in maniera ancora più eclatante negli ultimi tempi, il nostro scalo sta subendo a causa di pesanti disservizi presso gli uffici periferici dello Stato, preposti al controllo delle merci che, per un pesante depotenziamento di personale, non riescono ad ottimizzare i loro tempi con quelli che i traffici richiedono. Gli uffici sono fortemente strangolati, ancora una volta, dalla burocrazia e dalla mancanza di coordinamento tra loro. A livello nazionale le parole d'ordine sono "semplificazione e sburocrazia" ma qui a livello periferico la strada è ancora molto lunga. Ecco perché anche noi agenti marittimi stiamo facendo fronte comune con gli altri utenti e operatori del porto per sensibilizzare gli enti e le istituzioni a trovare presso i preposti ministeri una soluzione urgente a questi problemi, la cui complessa strategia non può che portarci a diventare un "Porto virtuoso", per il quale efficienza e norme più snelle, sono la chiave di volta. Il 2018 si è chiuso con un importante riconoscimento al Porto di Ravenna, ovvero l'assegnazione, primo porto in Italia, dello "European Maritime day" che si terrà nel 2021. Sarà una manifestazione che coinvolgerà inevitabilmente tutta la portualità ravennate, che avrà così l'opportunità di essere una vetrina a livello Europeo. A mio parere, non possiamo perdere questa occasione per dimostrare, all'Europa, di essere una vera "Urbe Maritima"».

Come vede il progetto della nuova penisola Manhattan?

«Il progetto della penisola è sicuramente una grande sfida e un bel progetto, ma ricordiamoci che è strettamente legato all'escavo dei fondali e alla nuova banchina di un chilometro in largo Trattaroli. Alla luce dei dati poco performanti del 2018 - in cui abbiamo registrato un calo del 3% -, a mio avviso, occorre che questo progetto non resti su carta ma si trasformi in fattibilità e soprattutto bisogna avere molto riguardo alla tempistica, che ritengo non sarà breve. Basta pensare al cronoprogramma dell'intervento - presentato a settembre 2017 -, per cui non possiamo non notare che questo stia risentendo principalmente dei tempi necessari all'espletamento di tutti gli iter autorizzativi connessi ad un progetto complesso e che coinvolge una numerosa serie di soggetti istituzionali, per non parlare poi dei tempi necessari per la corretta gestione dei materiali risultanti dall'escavo».

Cosa pensa delle sentenze sulle casse di colmata?

Credo di poter far mia l'irrequietezza che serpeggia tra i colleghi e gli operatori portuali e la costante preoccupazione per l'incertezza dei tempi del progetto di Hub portuale, dovuti alla sentenza emessa nel processo sui fanghi del Candiano. La sentenza vera e propria non è ancora nota nei dettagli ma confidiamo che il presidente dell'Adsp saprà come gestire questo difficilissimo scoglio determinato dall'attuale situazione delle casse di colmata. Per dirla con

PORTO | Poggiali, Agenti marittimi, spinge sulla necessità del Progetto Hub Portuale

«Per il materiale di escavo, urgente trovare un luogo»

FRANCO POGGIALI

Oil&Gas, manifestazione a Ravenna il 16 marzo

SAPAD GRUPPO SETRAMAR E.F.I.H. RIGHINI T&C

Si ringrazia per la collaborazione:

- ASSOCIAZIONE AGENTI MARITTIMI RACCOMANDATARI
- ASSOCIAZIONE MARITTIMI RAVENNA
- ASSOCIAZIONE RAVENNATE
- ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE SPEDIZIONIERI INTERNAZIONALI
- AVVENTURIERI MARITTIMI 05
- BARRILETTI DEL PROGETTO PORTUALE
- CENTRO FORMAZIONE OFFSHORE
- COMITATO PORTUALE RAVENNA
- GRUPPO PILOTI DEL PORTO DI RAVENNA
- GRUPPO GEMOLOGGI PORTO
- ROBERTO MARINO S.p.A.
- S.E.R.S. S.p.A. (Società S.p.A. di Servizi e Servizi)
- THE INTERNATIONAL PROPRIETARY CLUB PORT OF RAVENNA
- E.F.I.H. RIGHINI S.p.A.

Via Belfiore, 151 - RAVENNA
Tel. 0544 410101 - Fax 0544 410102
info@trattaroli.it



parole semplici, senza un luogo dove mettere il materiale di escavo, non si può procedere all' escavo stesso. Insieme alle diverse associazioni di categoria che rappresentano le industrie ed i terminals che si affacciano sul canale Candiano, alle imprese di spedizione e dell' autotrasporto che nel porto hanno la loro attività principale e caratterizzante, ai Servizi tecnico nautici, alle Imprese portuali e alle rappresentanze sindacali dei lavoratori che operano in porto, e che tutte unite costituiscono quel composito insieme di interessi legati alla portualità e che ho precedentemente sintetizzato nell' immagine della "comunità portuale", seguo da sempre e con particolare attenzione lo sviluppo del porto commerciale di Ravenna, e scruto da vicino questo impervio percorso che porterà all' escavo dei fondali che, ripeto è fondamentale per il rilancio di Ravenna e della sua competitività. Si tratta di un intervento vitale non solo per gli scambi prettamente commerciali, ma anche per l' ambito crocieristico che, ricordiamoci, oggi paga lo scotto più pesante per l' insabbiamento dei fondali, con sole 34 navi attraccate nel 2018 a fronte delle 48 dell' anno precedente. Si parla di ben 32.065 persone in meno - quasi un quinto della popolazione della nostra città! - con grande danno per il compartimento turistico non solo locale, ma anche regionale. L' Associazione che rappresento non potrà che continuare a spendersi in tutte le sedi e con tutti i mezzi possibili per l' avanzamento di un progetto da cui dipende il futuro economico di un' intera comunità - non più solo portuale -, un progetto determinante non solo per l' area ravennate, ma - e non mi stancherò di ripeterlo - per tutta l' Emilia Romagna».

La Scuola Nazionale Trasporti apre una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara

(FERPRESS) - Carrara, 7 MAR - La Scuola Nazionale Trasporti apre una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara. Da oggi la nuova realtà, presentata stamani presso l' **Autorità di Sistema Portuale** di Marina di Carrara alla presenza di Francesco Di Sarcina Segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale** Mar Ligure Orientale, Piergino Scardigli Presidente della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Genziana Giacomelli, direttore della SNT, Andrea Raggi Assessore allo Sviluppo economico e alla Pianificazione dell' Economia del mare del Comune di Carrara, la presentazione alla stampa, avrà la sua sede all' interno dello scalo Il Presidente della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Pier Gino Scardigli, ha ricordato che la Scuola è stata fondata nel 1991 quando sull' onda delle grandi modificazioni, dall' intermodalità alla logistica, in atto nella portualità italiana, si richiedeva con urgenza un profondo mutamento professionale negli addetti al lavoro **portuale**. La SNT fu fondata proprio per dare una risposta all' innovazione avviata nel porto della Spezia dove si stavano gettando le basi per la creazione di un modello che negli anni Ottanta aveva fatto fare allo scalo un salto di qualità, di quantità e di efficienza tale da diventare il primo porto nazionale, che movimentava un milione di containers contro i 300mila di Genova, in crisi per le resistenze al nuovo **sistema** dei traffici. La Scuola è stata uno strumento di crescita e di sviluppo dell' economia marittima nel preparare i giovani nelle professionalità in base alle figure richieste per il lavoro nei porti (logistic manager, spedizioniere, addetto ufficio merci, operatore **portuale**), nel dare sostegno alle imprese nella formazione, diventata continua, del personale dipendente e nell' indirizzare le aziende sull' utilizzo dei fondi destinati alla formazione. E' un modello, quello messo a punto dalla scuola, sempre in evoluzione, tanto che la Scuola è stata chiamata a operare in tutti i porti italiani fino a essere chiamata a formare anche venti ingegneri iracheni. Francesco Di Sarcina ha detto: "Auspichiamo che la qualità già espressa alla Spezia, e che ha fatto della Scuola Nazionale Trasporti un fiore all' occhio per la formazione in ambito **portuale** e logistico, possa proseguire con lo stesso successo anche a Marina di Carrara. In un contesto favorevole, che vede i traffici in aumento, un' attività didattica come quella che verrà proposta, sarà certamente utile alle imprese che vorranno dotarsi di personale altamente specializzato". "L' apertura di una sede della Scuola nel porto di Marina di Carrara - ha spiegato il Presidente Piergino Scardigli - è una naturale conseguenza della nascita della nuova **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Orientale che, unitamente al forte impegno delle Aziende di settore, impone a tutte le componenti una speciale attenzione allo sviluppo del polo **portuale** La Spezia-Carrara. Un polo legato alla direttrice Pontremolese-Brennero e naturalmente proiettato verso le Regioni del nord. La Scuola, che da 30 anni lavora alla qualificazione del personale dei porti, apre una sede a Carrara, dunque, per sostenere la qualificazione professionale degli addetti alle attività portuali e logistiche, e, conseguentemente, lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno Orientale. La collaborazione tra i due Porti rappresenta inoltre un momento importante in funzione del naturale processo di integrazione tra territori appartenenti a due regioni diverse, ma oggettivamente omogenei". L' Assessore Raggi: "L' Amministrazione da il benvenuto alla Scuola Nazionale Trasporti che avvierà un' attività di formazione fondamentale per incrementare il mercato del lavoro nel nostro territorio. Il porto necessita di figure professionali specifiche che certamente questa Scuola saprà formare a beneficio di tutti coloro che sono alla ricerca di un' occupazione qualificata".

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

Marina di Carrara

La Scuola Trasporti sbarca a Carrara

La Scuola Nazionale Trasporti apre una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara. La nuova realtà è stata presentata ieri in **Autorità portuale** di Marina di Carrara alla presenza di Francesco Di Sarcina segretario generale di Authority, Piergino Scardigli presidente della Scuola nazionale Trasporti e Genziana Giacomelli, direttore. Scardigli ha ricordato che «la Scuola è stata fondata nel 1991 quando sull'onda delle grandi modifiche, dall'intermodalità alla logistica, in atto nella portualità italiana, si richiedeva con urgenza un profondo mutamento professionale negli addetti. La Scuola fu fondata proprio per dare una risposta all'innovazione avviata nel porto della Spezia dove si stavano gettando le basi per la creazione di un modello che negli anni '80 aveva fatto fare allo scalo un salto di qualità, di quantità e di efficienza tale da diventare il primo porto nazionale, che movimentava un milione di containers contro i 300 mila di Genova».

Una statua al Torretto per ricordare Wagner innamorato del Golfo
La scultura sarà collocata fra via Sforza e la salita al castello e sarà un richiamo al genovesismo con la città di Bayreuth

Quel masso misterioso nel parco del 2° Golfo che ricorda il Cigno

Giardini, basta degrado. No alla nuova area cani

Degustazioni guidate al Birrifico spezzino

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

martina nardi (pd)

Interrogazione sulle autonomie degli scali

La deputata del Pd Martina Nardi porta in Parlamento la questione delle autonomie portuali, un tema che oggi coinvolge soprattutto il **porto** di **Marina di Carrara**. Con una interrogazione al ministro dei trasporti la Nardi chiede: "Quale è la posizione del governo sulla richiesta delle Regione Liguria in materia di competenza di governance portuale" «Gli operatori economici hanno diffuso una nota in cui si dicono "fermamente convinti che sia indispensabile una visione completamente svincolata dal localismo, che consideri la portualità come un tema di carattere nazionale. Con la regionalizzazione, i porti verrebbero di fatto esclusi da tale processo».

«Il porto è in gran crescita faremo 3 milioni di tonnellate»
L'Autorità portuale apre la sede alla scuola nazionale trasporti e logistica. Opportunità occupazionali e corsi per acquisire nuove professionalità

Interrogazione sulle autonomie degli scali
La deputata del Pd Martina Nardi porta in Parlamento la questione delle autonomie portuali, un tema che oggi coinvolge soprattutto il porto di Marina di Carrara. Con una interrogazione al ministro dei trasporti la Nardi chiede: "Quale è la posizione del governo sulla richiesta delle Regione Liguria in materia di competenza di governance portuale" «Gli operatori economici hanno diffuso una nota in cui si dicono "fermamente convinti che sia indispensabile una visione completamente svincolata dal localismo, che consideri la portualità come un tema di carattere nazionale. Con la regionalizzazione, i porti verrebbero di fatto esclusi da tale processo».

CAFFÈ TIRRENO
LA DIRIGENTE SCOLASTICA PRECISA: «NESSUN ALLARME, SOLO UN CASO»

INCONTRIAMOCI
oggi alle ore 10
al bar Mexico
in via Felice Cavallotti 140
I giornalisti insieme a te per una città migliore

Informare

Marina di Carrara

La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha aperto una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara

L'istituto è stato fondato nel 1991 a La Spezia. La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha aperto una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara. La nuova realtà è stata presentata stamani presso la sede di Marina di Carrara dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale alla presenza di Francesco Di Sarcina segretario generale dell'**AdSP**, Piergino Scardigli presidente della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Genziana Giacomelli, direttore della Scuola, e Andrea Raggi, assessore allo Sviluppo economico e alla pianificazione dell'economia del mare del Comune di Carrara. Scardigli, ha ricordato che la Scuola è stata fondata nel 1991 quando sull'onda delle grandi modificazioni, dall'intermodalità alla logistica, in atto nella portualità italiana, si richiedeva con urgenza un profondo mutamento professionale negli addetti al lavoro **portuale**. La Scuola fu creata proprio per dare una risposta all'innovazione avviata nel porto della Spezia dove si stavano gettando le basi per la creazione di un modello che negli anni Ottanta aveva fatto fare allo scalo un salto di qualità, di quantità e di efficienza tale da diventare il primo porto nazionale, che movimentava un milione di container contro i 300mila di Genova, in crisi per le resistenze al nuovo **sistema** dei traffici. La Scuola è stata uno strumento di crescita e di sviluppo dell'economia marittima nel preparare i giovani nelle professionalità in base alle figure richieste per il lavoro nei porti (logistic manager, spedizioniere, addetto ufficio merci, operatore **portuale**), nel dare sostegno alle imprese nella formazione, diventata continua, del personale dipendente e nell'indirizzare le aziende sull'utilizzo dei fondi destinati alla formazione. «Auspichiamo - ha dichiarato Francesco Di Sarcina - che la qualità già espressa alla Spezia, e che ha fatto della Scuola Nazionale Trasporti un fiore all'occhiello per la formazione in ambito **portuale** e logistico, possa proseguire con lo stesso successo anche a Marina di Carrara. In un contesto favorevole, che vede i traffici in aumento, un'attività didattica come quella che verrà proposta, sarà certamente utile alle imprese che vorranno dotarsi di personale altamente specializzato».

inforMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

7 marzo 2019

La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha aperto una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara

L'istituto è stato fondato nel 1991 a La Spezia

La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha aperto una sede distaccata nel porto di Marina di Carrara. La nuova realtà è stata presentata stamani presso la sede di Marina di Carrara dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale alla presenza di Francesco Di Sarcina segretario generale dell'AdSP, Piergino Scardigli presidente della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Genziana Giacomelli, direttore della Scuola, e Andrea Raggi, assessore allo Sviluppo economico e alla pianificazione dell'economia del mare del Comune di Carrara.

Scardigli, ha ricordato che la Scuola è stata fondata nel 1991 quando sull'onda delle grandi modificazioni, dall'intermodalità alla logistica, in atto nella portualità italiana, si richiedeva con urgenza un profondo mutamento professionale negli addetti al lavoro portuale. La Scuola fu creata proprio per dare una risposta all'innovazione avviata nel porto della Spezia dove si stavano gettando le basi per la creazione di un modello che negli anni Ottanta aveva fatto fare allo scalo un salto di qualità, di quantità e di efficienza tale da diventare il primo porto nazionale, che movimentava un milione di container contro i 300mila di Genova, in crisi per le resistenze al nuovo sistema dei traffici. La Scuola è stata uno strumento di crescita e di sviluppo dell'economia marittima nel preparare i giovani nelle professionalità in base alle figure richieste per il lavoro nei porti (logistic manager, spedizioniere, addetto ufficio merci, operatore portuale), nel dare sostegno alle imprese nella formazione, diventata continua, del personale dipendente e nell'indirizzare le aziende sull'utilizzo dei fondi destinati alla formazione.

«Auspichiamo - ha dichiarato Francesco Di Sarcina - che la qualità già espressa alla Spezia, e che ha fatto della Scuola Nazionale Trasporti un fiore all'occhiello per la formazione in ambito portuale e logistico, possa proseguire con lo stesso successo anche a Marina di Carrara. In un contesto favorevole, che vede i traffici in aumento, un'attività didattica come quella che verrà proposta, sarà certamente utile alle imprese che vorranno dotarsi di personale altamente specializzato».

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Indirizzo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca!
0 Altre destinazioni	7 Mar 2019	8 Mar 2019	

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Portuali più formati e competenti

Aprire nello scalo la Scuola nazionale trasporti: opportunità di crescita

di CRISTINA LORENZI IL PORTO apre alla formazione.

Dentro lo scalo marinello una sede distaccata della Scuola nazionale trasporti, quella struttura che, alla Spezia da trent'anni, sforna una cinquantina di operatori portuali l'anno con una probabilità di assunzione del 90 per cento. I dettagli dell'operazione voluta dalla presidente dell'**Autorità portuale** Carla Roncallo destinata a portare crescita e occupazione, oltre che professionalità e sicurezza, nel nostro scalo sono stati illustrati dal segretario Francesco Di Sarcina, dal presidente della Scuola Piergino Scardigli e dal direttore Genziana Giacomelli, presente l'assessore al Mare Andrea Raggi che ha fatto gli onori di casa, dando il benvenuto ai nuovi arrivati, assicurando tutto il sostegno del Comune e augurandosi «nuovi sbocchi occupazionali in una città dove il lavoro è una delle priorità. Il porto necessita di figure professionali specifiche che certamente questa Scuola saprà formare a beneficio di tutti coloro che sono alla ricerca di un'occupazione qualificata».

Di Sarcina ha poi ricordato come il porto di Marina non sia per niente subordinato a quello della Spezia e come dalla sinergia fra i due scali derivino importanti strumenti di crescita quale questa Scuola.

E' stato poi Scandigli a ricordare come la Scuola sia sostenuta da una trentina di aziende e la mission del nuovo organo che alla Spezia è presente con ottimi risultati dal 1991. «I nostri corsi - ha dichiarato Scandigli - della durata semestrale puntano a formare nuovi operatori portuali: una seria opportunità per i giovani in cerca di occupazione e un importante sostegno alle imprese che hanno sempre più bisogno di nuove e moderne figure professionali.

L'impegno della scuola, che si muove in ambito internazionale arrivando a formare personale per porti che vanno da Gioia Tauro all'Iraq, è individuare nuovi fondi e muovere lo sviluppo di nuovi finanziamenti». Di fatto la nuova scuola accoglierà studenti secondo i bandi e secondo una selezione. I corsi saranno tenuti da docenti qualificati attinti da università e fra addetti ai lavori e specialisti. «Qui potranno formarsi operai specializzati nella logistica - ha spiegato la direttrice Giacomelli - nelle gru, nelle movimentazioni, nei trasporti, nelle dogane, nella sicurezza e ambiente, per avere personale sempre più in linea con la nuova legislazione. Inoltre siamo l'unica scuola in Toscana accreditata a fornire personale per le imprese ferroviarie».



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

IL SEGRETARIO DI SARCINA CONFIDA NELLE POTENZIALITÀ DELLE NOSTRE BANCHE

«Nel 2020 il record dei traffici: supereremo i 3 milioni»

«CON LA NUOVA scuola, con i nuovi operatori che hanno ampliato l'offerta del nostro **porto** puntiamo per il 2020 al record di traffici: supereremo i 3 milioni di tonnellate». Una ventata di positività da parte del segretario Francesco Di Sarcina convinto delle potenzialità del **porto** di Marina. «I vari operatori dello scalo - ha spiegato avranno sempre più bisogno di nuove professionalità. Inoltre abbiamo puntato sul traffico crocieristico adesso sottodimensionato con una dozzina di attracchi l'anno. Dotare il **porto** di un' area dedicata alle crociere significa una visione di crescita per l' intero territorio». Da qui l' accordo con i tre big del settore, Msc, Carnival e Costa che con il bando vinto alla Spezia dovranno portare turisti a Marina e realizzare un terminal. «Si tratta di nuovi mondi - ha detto Di Sarcina - che stanno per aprirsi, opportunità che tutto il territorio dovrà cogliere al meglio. Noi agevoleremo con il nuovo piano regolatore che con l' ampliamento darà spazi dignitosi per questa mission. Significa occupazione e strategie per Marina. Al momento il progetto e sotto la lente delle valutazioni ambientali per dare risposte serie a chi dice no a tutti i costi. Ad aprire il documento di pianificazione strategica di sistema sarà sottoposto al comitato di gestione. Auspichiamo che la qualità già espressa alla Spezia, e che ha fatto della Scuola Nazionale Trasporti un fiore all' occhio per la formazione in ambito portuale e logistico, possa proseguire con lo stesso successo anche a Marina».

The image shows a collage of newspaper clippings from 'Carrara' magazine. The main headline reads 'Portuali più formati e competenti' and 'Aprire nello scalo la Scuola nazionale trasporti: opportunità di crescita'. Other smaller headlines include 'LA VISIONE', 'CARRARA', 'INPRESE DIGITALI, CONVERSO', 'CASA FUNERARIA SAN CECARDO', and 'IL SEGRETARIO DI SARCINA CONFIDA NELLE POTENZIALITÀ DELLE NOSTRE BANCHE'.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

LA VISIONE

«Un polo legato alla Pontremolese»

«LA SCUOLA - ha spiegato il presidente Piergino Scardigli - è una conseguenza della nascita della nuova Autorità di sistema del mar Ligure orientale che, con l'impegno delle aziende di settore, impone attenzione allo sviluppo del polo portuale La Spezia-Carrara. Un polo legato alla direttrice Pontremolese-Brennero e proiettato verso le Regioni del nord.

La Scuola, che da 30 anni lavora alla qualificazione del personale dei porti, apre una sede a Carrara per sostenere anche lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno orientale».

Carrara

LA VISIONE
«Un polo legato alla Pontremolese»
di RICCARDO SERRA - In seguito al presidente Piergino Scardigli - è una conseguenza della nascita della nuova Autorità di sistema del mar Ligure orientale che, con l'impegno delle aziende di settore, impone attenzione allo sviluppo del polo portuale La Spezia-Carrara. Un polo legato alla direttrice Pontremolese-Brennero e proiettato verso le Regioni del nord. La Scuola, che da 30 anni lavora alla qualificazione del personale dei porti, apre una sede a Carrara per sostenere anche lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno orientale.

Il presidente Scardigli: «Trent'anni di storia per opera più specializzate»
PIERGINO SCARDIGLI ha in carica la Scuola nazionale trasporti dal 1989 quando è stato eletto presidente della società di gestione del polo portuale La Spezia-Carrara. Ha lavorato per trent'anni alla qualificazione del personale dei porti, apre una sede a Carrara per sostenere anche lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno orientale.

Portuali più formati e competenti
Aprire nello scalo la Scuola nazionale trasporti: opportunità di crescita
di RICCARDO SERRA - La Scuola nazionale trasporti, che ha aperto una sede a Carrara, si prepara a ricevere i nuovi iscritti. L'obiettivo è formare il personale dei porti, aprire una sede a Carrara per sostenere anche lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno orientale.

CARRARA
«Nel 2020 il record dei traffici: supereremo i 3 milioni»
di RICCARDO SERRA - La Scuola nazionale trasporti, che ha aperto una sede a Carrara, si prepara a ricevere i nuovi iscritti. L'obiettivo è formare il personale dei porti, aprire una sede a Carrara per sostenere anche lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno orientale.

CARRARA
«La nuova scuola...»
di RICCARDO SERRA - La Scuola nazionale trasporti, che ha aperto una sede a Carrara, si prepara a ricevere i nuovi iscritti. L'obiettivo è formare il personale dei porti, aprire una sede a Carrara per sostenere anche lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno orientale.



Il Nautilus

Livorno

Toninelli: Verna commissario straordinario a Livorno

Scritto da Redazione

LIVORNO Ho conferito all'ammiraglio Pietro Verna il ruolo di nuovo commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale di Livorno. Lo annuncia in una nota il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli. Ringrazio il governatore Rossi per averci sollecitati oggi prosegue Toninelli -, ma avevamo già provveduto, come doveroso fare, a individuare la personalità migliore per proseguire l'attività del porto di Livorno dopo l'interdizione dai pubblici uffici di presidente e segretario dell'autorità portuale. Sono certo conclude il ministro che Verna, con la sua lunga esperienza e le sue molteplici competenze, saprà portare avanti egregiamente il lavoro necessario per assicurare allo scalo livornese il ritorno alla normalità. Confidavo, dopo il mio fermo e rispettoso sollecito, che dopo poche ore sarebbe arrivata la nomina del Commissario. Adesso al lavoro ha affermato il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi. Con questa nomina rapida e di qualità il governo dimostra di avere a cuore la funzionalità del porto di Livorno. ha commentato in un tweet il sindaco di Livorno Filippo Nogarin . Rimaniamo in attesa del pronunciamento del Riesame ha aggiunto il sindaco ma intanto auguro buon lavoro al neo commissario, l'ammiraglio Verna.



LIVORNO

Grimaldi: nessun danno alle banchine

Raoul de Forcade

Nell'operare temporaneamente su banchine pubbliche del porto di Livorno, il gruppo Grimaldi non ha «recato alcun danno erariale, al contrario. Infatti, quanto corrisposto su base annua da Sdt (Sintermar Darsena Toscana, cioè la società partecipata dal gruppo, ndr) all'Autorità di sistema del Mar Tirreno Settentrionale è circa del 40% superiore rispetto ad una concessione demaniale stabile». Ad affermarlo è lo stesso gruppo Grimaldi, «a seguito delle recenti vicende circa la concessione temporanea di banchine nel porto di Livorno».

Il riferimento è all'ipotesi accusatoria della Procura labronica, secondo la quale è stato creato un «sistema per favorire gli interessi dell'armatore Grimaldi» nello scalo di Livorno. Ipotesi che ha portato all'emissione di una interdizione dai pubblici uffici, della durata di un anno, per il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, e per il segretario generale, Massimo Provinciali. La Procura si è mossa in seguito alla denuncia della società Ltm controllata dal gruppo Onorato, che si è ritenuta lesa dai «provvedimenti adottati per favorire l'armatore Grimaldi, la Sintermar, Seatrag e Sdt», tutte «operanti in ambito portuale». Insomma, una disputa che rientra nel conflitto commerciale apertosi da tempo tra i Grimaldi l'armatore Vincenzo Onorato, alla guida di Tirrenia e Moby. Grimaldi chiarisce che «vista la non disponibilità di banchine permanenti, nel porto di Livorno, negli ultimi anni, la Sdt, società partecipata dal gruppo Grimaldi, si è dovuta accontentare di quelle temporanee onde poter continuare a offrire servizi ai traffici di merci e passeggeri da e per la Sardegna». La società sottolinea che «le sue controllate/partecipate non hanno mai avuto alcun interesse ad operare in una situazione di precarietà». Grimaldi esprime inoltre «totale fiducia nella giustizia italiana».

Da parte sua, Onorato è lapidario: «Per Livorno - afferma - vogliamo il ripristino della legalità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, oggi arriva il commissario

Firmato il decreto, da lunedì partono gli incontri istituzionali

IL decreto di nomina è arrivato ieri pomeriggio e l'arrivo da Roma del neo commissario dell'Autorità portuale, Pietro Verna, è previsto per oggi. Da lunedì ci saranno gli incontri istituzionali con le autorità locali, poi l'operatività piena.

Intanto s'infiammano le difese dei manager e dei dirigenti dell'Authority. Entro domani al massimo saranno presentate al Tribunale del riesame di Firenze le memorie difensive. Quella di Corsini è diversa da quella di Provinciali, anche perché diversi sono i ruoli.

Presidente e segretario generale puntano entrambi a smontare il castello accusatorio sostenendo che quanto loro imputato non è solo prassi in quasi tutti i porti da anni ed anni, ma è anche supportato dallo stesso ministero. Il Tribunale di Firenze potrebbe affrontare i ricorsi già alla fine del mese, anche se la complessità del caso fa prevedere che possa essere preso più tempo.

SUL "CASO LIVORNO" si sta ormai muovendo l'intero cluster portuale nazionale. Alla solidarietà espressa agli inquisiti da **Assoport** e da Confetra, si è aggiunto ieri un intervento molto 'pesante': quello dell'avvocato marittimista di primo piano e docente universitario di diritto marittimo professor Sergio Maria Carbone. 'Pesante' sia perché Carbone è universalmente conosciuto come uno dei principali esperti in materia sia perché non fa parte del collegio di difesa dei due manager dell'AdSP.

Carbone, intervistato da Marco Casale per l'house organ della stessa Autorità di sistema, sostiene: «Le scelte a suo tempo fatte dai vertici dell'Authority mi sembrano giustificate sul piano delle valutazioni di politica portuale e legittimate dall'istituto di cui all'articolo 50 del Codice della Navigazione, anche in combinato disposto con quanto previsto nell'articolo 39 del Regolamento Navale Marittimo».

Nel caso in questione «l'autorizzazione delle occupazioni temporanee determinata sia da un "uso precario per esigenze contingenti" dell'impresa richiedente che da una non definita sistemazione degli spazi portuali, consente - come previsto dall'art. 36 del Regolamento demaniale marittimo dell'Autorità Portuale di Livorno - una rotazione tra gli operatori portuali che ne facciano richiesta».

Il professor Carbone afferma inoltre che «il più recente contesto giurisprudenziale consente oggi di affermare che le autorizzazioni di occupazione temporanea di aree demaniali marittime sono pienamente e validamente rilasciate dalle diverse autorità portuali italiane nei casi in cui l'atto concessorio non si adatti a soddisfare anche per cause contingenti le specifiche e peculiari esigenze portuali relative ai traffici marittimi e alle relative operazioni portuali (come, ad esempio: interventi di bonifica; lavori di sistemazione di banchine; di innesti ferroviari in porto che non consentono di avere un compiuto assetto organizzativo dei traffici e delle destinazioni degli spazi portuali)».

Antonio Fulvi.



Chiudere la sclerotizzata questione della Porto 2000

Per il commissario Verna la prima urgenza in ordine di tempo

Renato Roffi

LIVORNO Nel tracciare ieri una sintesi delle urgenze che il commissario designato dal ministro Toninelli si troverà ad affrontare in seguito alla forzata uscita di scena del presidente e del segretario generale dell'Authority livornese, ci è piaciuto rifuggire dal consueto ed abusato termine problemi la cui soluzione può umanamente essere tutt'altro che certa, per chiamarli nodi con la speranza che, se l'homo novus non dovesse riuscire a scioglierli, possa risolversi ad agire, almeno verso quelli più affuffignati, come il grande Alessandro a Gordio. La prima urgenza in ordine di tempo non ci stanchiamo di ripeterlo è quella del perfezionamento della gara per l'alienazione delle quote di maggioranza della Porto di Livorno 2000 la cui patata bollente, ormai vecchia di quasi due anni, con la forzata uscita di scena di Massimo Provinciali, è passata in tutta fretta nelle mani del dottor Simone Gagliani. Il fedele funzionario dell'AdSp si troverà così fra qualche giorno a dover scegliere se sottoscrivere o no uno dei provvedimenti più impegnativi e delicati che gli siano mai capitati fino ad oggi e cioè quello di dar corso all'intimazione lanciata dall'ex presidente Corsini all'Ati vincitrice della gara ad onorare i suoi impegni entro la data del 15 Marzo, naturalmente di quest'anno, come conviene chiarire, dati i precedenti. Sembra, infatti, che la lettera raccomandata inviata a tal proposito da Corsini avverta con chiarezza (non è dato sapere quanto ruvida) l'inadempiente aggiudicatario che, in mancanza della corresponsione del dovuto e della conferma di tutti gli impegni assunti, gli sarà fatto subentrare secondo la ricca giurisprudenza amministrativa in materia il secondo dei partecipanti prescelti, vale a dire al forte raggruppamento costituito da Creuers del porto di Barcellona e da Aloschi Bros. Al di là dell'ottimo Gagliani, l'ultima parola spetterà, comunque, proprio al commissario Verna che avrà tutti nessuno escluso i poteri per pronunciarla forte e chiara ed è sperabile che, all'occorrenza, saprà fare buon metaforico uso della spada che il leone di san Marco sembra offrirgli dalla bandiera che ha servito per dare finalmente un taglio netto e definitivo all'imbarazzante (ed è dire poco) nodo che troppo tempo strangola la Porto 2000. Negli stessi giorni Verna dovrà occuparsi di sciogliere anche il nodo di un'altra imbarazzante vicenda livornese, quella della gara per l'assegnazione dei bacini da carenaggio. Se saprà e, sopra tutto, se vorrà chiudere anche quella questione, sclerotizzata e purulenta almeno quanto quella della Porto 2000, costituirebbe di sé una buona presentazione e un ottimo inizio di mandato.

A Livorno l'Autorità Portuale ha operato correttamente, ecco perchè

di Marco Casale

L'Autorità Portuale di Livorno prima e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale poi, hanno operato correttamente. Lo afferma l'avvocato marittimista e professore di diritto internazionale all'Università di Genova, Sergio Maria Carbone, entrando nel merito della vicenda giudiziaria che nella città dei Quattro Mori ha coinvolto soggetti pubblici e privati nell'ambito di una inchiesta sulle autorizzazioni all'utilizzo degli accosti e dei piazzali in radice alla Darsena Toscana. «Le scelte a suo tempo fatte dai vertici mi sembrano giustificate sul piano delle valutazioni di politica portuale e legittimate dall'istituto di cui all'art. 50 del Codice della Navigazione, anche in combinato disposto con quanto previsto nell'art. 39 del Regolamento Navale Marittimo», afferma Carbone. «Le circostanze specifiche relative agli accosti 14E-F-G in radice alla Darsena Toscana del Porto di Livorno escludono qualsiasi possibilità di affidarne stabilmente le aree retrostanti a una specifica impresa attraverso lo strumento della concessione demaniale marittima ex art. 18 Legge 84/1994 o per tramite l'art. 36 del codice navigazione». Secondo gli inquirenti, la reiterazione a Livorno di autorizzazioni all'occupazione temporanea per accosti e aree portuali avrebbe configurato un illecito perché si sarebbe dovuto procedere al rilascio di una concessione definitiva, Carbone è di tutt'altro avviso: «l'affidamento stabile ed esclusivo avrebbe invece comportato un immediato sviamento della concorrenza, imponendo di fatto all'armatore utente degli indicati accosti riservati di utilizzare una specifica impresa (concessionaria dell'area retrostante), senza possibilità alcuna di scegliere». Nel caso in questione «l'autorizzazione delle occupazioni temporanee determinata sia da un uso precario per esigenze contingenti dell'impresa richiedente che da una non definita sistemazione degli spazi portuali, consente come previsto dall'art. 36 del Regolamento demaniale marittimo dell'Autorità Portuale di Livorno una rotazione tra gli operatori portuali che ne facciano richiesta». Carbone sottolinea come, in tal senso, l'art. 50 del Codice della Navigazione consenta l'uso contemporaneo di uno stesso bene da parte di diversi operatori. All'avvocato una simile soluzione appare del tutto condivisibile, soprattutto in mancanza di istanze di concessione debitamente supportate da un piano di attività: «Non mi risulta che a Livorno le imprese autorizzate abbiano mai presentato un piano di attività compatibile con i requisiti previsti dalla legge per il rilascio della concessione, né era interesse del porto bloccare l'uso esclusivo del demanio per lungo tempo». Per il docente universitario il più recente contesto giurisprudenziale consente «oggi di affermare che le autorizzazioni di occupazione temporanea di aree demaniali marittime sono pienamente e validamente rilasciate dalle diverse autorità portuali italiane nei casi in cui l'atto concessorio non si adatti a soddisfare anche per cause contingenti le specifiche e peculiari esigenze portuali relative ai traffici marittimi e alle relative operazioni portuali (come, ad esempio: interventi di bonifica; lavori di sistemazione di banchine; di innesti ferroviari in porto che non consentono di avere un compiuto assetto organizzativo dei traffici e delle destinazioni degli spazi portuali)». Pochi giorni fa era stato il neo eletto presidente di Assoporti, Daniele Rossi, ad aver fatto presente come in un contesto di aggressiva competizione fra gli operatori, che a volte si contendono anche pochi metri quadrati di aree portuali, le authority siano chiamate a una difficile mediazione e a fare i conti con le difficoltà applicative ed interpretative di una disciplina legislativa di settore particolarmente complessa. Quella della reiterazione delle autorizzazioni all'occupazione temporanea è una prassi in realtà invalsa in molte Autorità Portuali: «In alcuni porti afferma Carbone le autorizzazioni temporanee hanno avuto cadenze di due mesi e sono state reiterate alla scadenza per altri due mesi e, successivamente, ancora reiterate per tre mesi, perché la loro durata è risultata essere compatibile con gli assetti non ancora definiti della specifica realtà portuale». Per il docente universitario la verità è che «il porto ha assunto oggi natura e caratteristiche di infrastruttura logistica fondamentale nella filiera del trasporto». Spetta alla Port Authority l'importante compito di «operarne il controllo e il coordinamento, sempre più necessari di fronte a un crescente volume di merci che debbono essere

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie

f t in Q

The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main article title is 'A Livorno l'Autorità Portuale ha operato correttamente, ecco perchè' by Marco Casale, dated 7 Marzo 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the page. A sidebar on the right lists various topics like 'Ambiente Autopilot', 'Portuali Blockchain Blue Economy', 'Concessioni demaniali', 'Logistica Portuale', and 'Traffici marittimi'.

gestite all'interno di spazi ristretti e di vincoli infrastrutturali. Questo insieme di circostanze rende quindi evidente che, nell'ambito di ciascun porto, le risorse devono essere allocate in modo ottimale e nell'interesse di tutti gli utenti, attuali e potenziali, attraverso idonei meccanismi e dinamiche». Il porto è insomma una risorsa importante: «Ne va disciplinato l'uso valorizzandone le caratteristiche di bene e infrastruttura pubblica con tutte le importanti conseguenze di ordine pianificatorio e soprattutto regolatorio, anche considerando il porto come mercato». Anche per questo motivo, occorre «assicurare il massimo accesso al bene portuale e quindi utilizzo da parte degli utenti interessati. Il porto deve essere disciplinato in funzione di garantire il raggiungimento di questo obiettivo».

Sirene porto per vittima piattaforma

(ANSA) - **ANCONA**, 7 MAR - Un sit in dei sindacati e il suono delle sirene del **porto di Ancona**, alle 12, per ricordare Egidio Benedetto, il dipendente Eni morto nell' incidente alla piattaforma, e sollecitare più attenzione sulla sicurezza sui luoghi di lavoro. Al presidio hanno partecipato i sindacati di categoria, Cgil, Cisl e Uil Marche e il presidente del Consiglio regionale Antonio Mastrovincenzo. "L' ennesima morte bianca - ha detto Valeria Talevi, Filt Cgil -, chiediamo una politica della sicurezza reale, più attenzione ai lavori usuranti e al problema delle interferenze, quando cioè più aziende operano sullo stesso sito, accrescendo il rischio di incidenti. Il Governo, con la riduzione dei premi Inail, non aiuta. Nel 2019 non è possibile andare al lavoro e non tornare più a casa. La sicurezza continua ad essere considerata come un costo e non come un diritto". Secondo Mastrovincenzo, "servono "maggiori e più assidui controlli, bisogna continuare ad investire in formazione e informazione". "Sono qui - ha aggiunto - per manifestare la mia vicinanza ai familiari dell' operaio deceduto in mare e a quelli dei due feriti. La mia presenza vuole essere anche un sostegno all' impegno da sempre messo in campo dalle organizzazioni sindacali sul problema della sicurezza".



Il Mattino

Napoli

Il NauticSud raddoppia trasloco sul Lungomare

Appuntamento bis a ottobre: 120 barche in esposizione a due passi da via Caracciolo Tensostruttura prevista alla rotonda Diaz per promuovere e ospitare dibattiti e incontri

LO SPORT Gianluca Agata La nautica napoletana raddoppia i suoi sforzi con due saloni che la pongono riferimento italiano assoluto per la nautica da diporto tra i 5 e 12 metri. E così, al fianco del tradizionale NauticSud (salone a terra) che nella sua edizione 2019 alla Mostra d' Oltremare ha portato 100mila presenze (+20%), 220 espositori e un +15% di vendite, si aggiunge ora l' appuntamento di Navigare a mare che nel prossimo mese di ottobre si svolgerà tutto sul lungomare con centoventi barche in esposizione a due passi da via Caracciolo.

IL VILLAGGIO NAUTICO Dall' altezza del Consolato americano e per tutta la sua lunghezza sarà costruito un villaggio nautico con la Rotonda Diaz a fare da piazza degli eventi con la tensostruttura Casa Navigare che ospiterà dibattiti, incontri e gli Stati generali del Mare. Il progetto di Navigare a mare è stato discusso e autorizzato in conferenza di servizi al Comune di Napoli presenti la delegata al mare dell' amministrazione partenopea Daniela Villani, l' **autorità portuale** con Francesco Zefilippo, la Capitaneria di porto e l' Associazione nautica regionale campana di Gennaro Amato organizzatrice dei due eventi nautici: Navigare edizione primaverile (30 marzo-7 aprile al circolo Posillipo), edizione autunnale (terza e quarta settimana di ottobre che si svolgerà sul lungomare) oltre che del Nauticsud (febbraio 2020 alla Mostra d' Oltremare). «Finalmente ci siamo - la soddisfazione di Gennaro Amato presidente Anrc - anche il sindaco De Magistris ha dato parere favorevole per l' attuazione del progetto nautico sul lungomare.

Napoli non può che essere riferimento italiano assoluto per la nautica da diporto compresa tra i 5 e 12 metri. Sia per produzione che per dati di immatricolazioni è di rilascio patenti nautiche dove siamo primi in Italia. Dopo il salone Nauticsud, realizzato da 4 anni in collaborazione tra Mostra d' Oltremare e Anrc e che ha un contratto condiviso sino al 2021, esiste l' esposizione Navigare a mare sempre realizzata da Anrc. Ora è il momento di allargare questo appuntamento che abbiamo al Cn Posillipo, sede troppo piccola rispetto alle nostre esigenze e dove rimarranno le barche oltre i 12 metri. Il Comune, con la delegata al mare Daniela Villani, ha capito la necessità del nostro settore produttivo e soprattutto intende promuovere così la risorsa mare, sia in chiave di valorizzazione turistica che di indotto economico e d' immagine».

L' ECONOMIA DEL MARE La crescita del 33,1% della nautica italiana, con 3.100 imprese in Italia che danno lavoro a 155.000 persone, vede la Campania tra i protagonisti con circa 1.700 imprese della filiera che danno lavoro a 15.000 persone. Da questa fotografia la regione Campania risulta tra i protagonisti del settore, occupando il sesto posto in Italia tra le filiere regionali, secondo i dati Cna (Confederazione nazionale dell' artigianato e della Piccola e media impresa), come numero di imprese e addetti, grazie anche a un protagonismo dell' amore per il mare. Proprio per questo l' appuntamento sul lungomare di ottobre rappresenta un trampolino per tutto il settore.

«Puntiamo molto sul lungomare - afferma Villani - anche per mettere nelle migliori condizioni tutte le attività che girano intorno al mare tra queste la nautica e le sue filiere.

Pensiamo a delle vie del mare e a degli itinerari turistici che possano anche alleggerire i consueti itinerari del centro storico. Non dimentichiamo che la nostra regione conta 60 comuni sulla linea costiera per 400 chilometri di costa.

Per l' ultimo via libera aspettiamo l' incontro con la Soprintendenza cui presenteremo il progetto ma siamo fiduciosi per la temporaneità delle installazioni».

IL PROGETTO Il progetto prevede dei pontili galleggianti smontabili e trasferiti in acqua da Mergellina alla location prescelta ancorati con particolari bretelle per evitare il contatto con le scogliere della spiaggia antistante Rotonda Diaz. Accoglieranno oltre 120 barche dai 5 ai 12 metri. Sulle pedane in legno che dovrebbero coprire la spiaggia prevista esposizione di 50 barche a secco, gli stand dal Consolato fino alla Rotonda Diaz ospiteranno la filiera del mare (accessori, motori etc), l' altro tratto da Rotonda Diaz fino all' area antistante l' ex circolo della stampa ospiterà



tutti gli enti preposti, forze dell' ordine e istituzionali che scendono in campo per promuovere la risorsa mare. Un salone, quello di Navigare a mare che strizza l' occhio anche a possibili sinergie con fiere Milano per future collaborazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Stylo 24

Napoli

Porto di Napoli, ecco i nomi degli ispettori del Ministero

Come anticipato nei giorni scorsi da Stylo24, gli 007 dovranno valutare la gestione e l'organizzazione dell'Autorità presieduta da Pietro Spirito

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto a nominare la commissione incaricata di effettuare ispezioni sull'**Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale. La commissione è presieduta da Stefania Moltoni, dirigente della direzione del Mit per la Vigilanza sulle **autorità** portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. L'organismo è composto da Angela Catanese, dirigente della Direzione per l'edilizia statale e gli interventi speciali, e da Ennio Crisci, funzionario della segreteria tecnica del Ministro Danilo Toninelli. L'attività di ispezione, che avrà una durata massima di quattro mesi e rientra nei compiti istituzionali normativamente assegnati al Ministero, ha come obiettivo la verifica della gestione dei porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici dell'attività medesima.

The screenshot shows the Stylo24 website interface. At the top, there is a navigation menu with categories: HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, INCHIESTE, POLITICA. Below the menu is a search bar and a 'SCOPRI DI PIÙ' button. The main header features the 'STYLO24' logo and the tagline 'GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO'. The article preview includes a large image of the port of Naples with ships and a headline: 'Porto di Napoli, ecco i nomi degli ispettori del Ministero'. Below the headline is a sub-headline: 'Come anticipato nei giorni scorsi da Stylo24, gli 007 dovranno valutare la gestione e l'organizzazione dell'Autorità presieduta da Pietro Spirito'. At the bottom of the article preview, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, Google+, and LinkedIn, along with a 'KAISER + KRAFT' logo and a 'Seguici su facebook' button.

Dragaggi al porto, «cabine» e furgoni contro l'inquinamento

L'AMBIENTE, I CONTROLLI Diletta Turco Cabine fisse, collocate in punti precisi e in aggiunta, furgoni mobili attrezzati che percorreranno le strade interessate dai lavori. Il tutto, almeno fino al 2023. Il motivo? Monitorare la qualità dell'aria e l'assenza di inquinamento acustico in tutte le zone interessate dai lavori per il dragaggio del porto. E in realtà l'estensione geografica che interesserà la capillare azione di controllo dei parametri assegnata agli specialisti del Cugri, ovvero il consorzio interuniversitario per la prevenzione dei grandi rischi - è piuttosto notevole. Non solo il porto, ovviamente, non solo l'area stradale immediatamente a ridosso di via Ligea, ma anche altri pezzi della città. Stando infatti, alle precise richieste dell'Arpac in sede di approvazione del progetto, oltre allo spazio che circonda il porto, le aree da monitorare sono via Benedetto Croce, nel tratto compreso tra i civici 9-23, via Sabatini incrocio via Porto (adiacenze teatro comunale Verdi e plesso scolastico elementare Barra). Sei le stazioni che effettueranno le valutazioni, tre fisse e tre mobili: via Ligea, Ingresso Porto varco Ponente, banchina Ligea varco Trapezio, banchina Ligea molo 3 gennaio, via Frà Generoso piazzale S. Leo, via Benedetto Croce tra i civici 9-23, e via Sabatini incrocio via Porto (adiacenze teatro Verdi ed elementare Barra). In entrambi i casi, il monitoraggio sarà 24 ore su 24.

Con report, però, diversi: più divisi tra notte e giorno per la questione acustica, e più segmentati durante il giorno per la questione ambientale. Il valore complessivo del doppio piano di monitoraggio è di un milione e 580mila euro.

IL PROGRAMMA «Il programma di monitoraggio si legge nel documento ufficiale con cui l'Autorità di Sistema ha dato mandato al Cugri - dovrà proseguire per un periodo di almeno due anni di operatività del porto nell'assetto finale, oltre che in corso d'opera, e cioè l'intera realizzazione, dall'apertura dei cantieri fino al loro completo smantellamento. Il monitoraggio ambientale di tale fase mira essenzialmente a caratterizzare le immissioni acustiche attribuibili agli interventi di progetto; verificare il rispetto dei valori limiti normativi, identificare eventuali criticità e l'efficacia di eventuali misure di mitigazione. In accordo ai cronoprogrammi delle opere, la durata temporale delle attività di monitoraggio in tale fase è stimata in 18 mesi». Ma cosa dovrà essere effettivamente controllato?

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, le cabine e le postazioni mobili dei tecnici del Cugri dovranno accertare che i rumori generati dai dragaggi dei fondali non interferiscano con i lavori normali all'interno del porto, con la circolazione stradale e con il quieto vivere dei residenti.

LE POLVERI Decisamente più articolato, invece, il monitoraggio relativo all'inquinamento dell'aria, che oltre ai livelli minimi di polveri sottili e di azoto, dovrà estendersi anche ad arsenico, cadmio, nichel, benzo(a)pirene. «Il monitoraggio si legge nelle pagine del documento - dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, proseguire durante le attività di cantiere e per un periodo di almeno due anni di operatività del porto nell'assetto finale e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico navale e veicolare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Area doganale e nuovi collegamenti l' Asi punta su innovazione e servizi

Città metropolitana e Regione: varato il piano di sviluppo da 53 milioni

Riqualificazione dell' Asi (area di sviluppo) di **Bari** Modugno e Molfetta, un piano globale da 53 milioni.

Prosegue l' operazione di restyling e ammodernamento in nome di efficienza ed attrattività, che prevede il contributo diretto della Città Metropolitana (15 milioni) e della Regione (20), nell' ambito del complessivo Patto per lo sviluppo. Mirino quindi su viabilità (dove già tanto è stato fatto), servizi e infrastrutture, anche nell' ottica della nascita della Zes, la zona franca destinata a contribuire alla ripartenza del comprensorio della zona industriale.

Molteplici gli obiettivi. Si parte da messa in sicurezza e migliore accessibilità alla rete viaria della zona industriale del capoluogo, con la rimodulazione del servizio di trasporto pubblico - attraverso la soppressione di alcune linee ormai inutilizzate e il potenziamento delle rimanenti grazie all' ottimizzazione dei percorsi -, passando per la realizzazione di aree di parcheggio e collegamenti con la stazione della Ferrotranviaria dell' ospedale San Paolo, ma anche con la creazione di un' area di sosta e relativi servizi (della ristorazione la biglietteria ai servizi igienici).

Ma non è tutto. Gli interventi, come detto, prevedono la realizzazione della cosiddetta zona doganale interclusa tra l' Asi e il **porto di Bari**, compresi 10 nuovi rustici industriali, la rifunzionalizzazione del centro direzionale della stessa Asi e la creazione di un nuovo polo attrattore di imprese. Inoltre è in programma la costruzione di di piccoli capannoni ecosostenibili, concessi in comodato gratuito per 5 anni, ad imprese di nuovo insediamento (start-up innovative e spin-off universitari avranno diritto di prelazione).

Nel complesso, lo scopo è dare vita a nuovi servizi nel segno della qualità, mirando a rafforzare la ricerca e l' innovazione in modo da poter attrarre nuove imprese ed altrettanti investitori. «In tal modo, in particolare con la Zona doganale interclusa, si doterebbe l' area di attività e servizi di rango metropolitano, al servizio del **porto di Bari** (vedi le funzioni logistiche e retroportuali), funzionali all' inserimento dell' Asi all' interno della Zes (Zona economica speciale) del Mare Adriatico meridionale», afferma il sindaco di **Bari** e metropolitano, Antonio Decaro.

Intanto, in Regione restano in stand-by altri 20 milioni da destinare alla zona di Molfetta, frutto dell' accordo tra la regione Puglia e l' allora governo Renzi. Tali fondi, in particolare, sono destinati alla costruzione di un depuratore per la rete di fogna nera e di un impianto di trattamento delle acque bianche a servizio della fognatura pluviale.

«Se decolla il sistema **Bari**, decolla tutta la Puglia - afferma il presidente Asi, Emanuele Martinelli -, per questo ci stiamo sforzando di mettere territori e infrastrutture al passo coi tempi, per aiutarli a renderli competitivi nell' era della globalizzazione spinta. Migliorare gli aspetti funzionali e logistici delle nostre aree produttive è un ulteriore passo in avanti».



L' emergenza

Estate salva, la nave via in 10 giorni

Approvato il piano, sarà necessario procedere alla distruzione dei frangiflutti. Tempi difficili per il rimorchiatore

CHIARA SPAGNOLO

L' estate barese alla spiaggia di Pane e pomodoro dovrebbe essere salva: libera dalla nave *Efe Murat*, che dal 23 febbraio è incagliata sulla scogliera frangiflutti e senza alcun divieto di balneazione. Il piano di disincaglio della società olandese a cui si è affidato l' armatore turco è stato approvato dalla conferenza di servizi, riunita nella sede della Direzione marittima. Le operazioni dovrebbero iniziare la settimana prossima e concludersi nel giro di una settimana- dieci giorni.

A patto, naturalmente, che le condizioni meteorologiche lo consentano. Lavori di somma urgenza L' amministrazione del sindaco Antonio Decaro ha fatto pressioni affinché tutto si svolga con la massima celerità, perché non si può correre il rischio che la spiaggia dei baresi non sia fruibile: « Grazie alla straordinaria collaborazione di tutti abbiamo chiuso la conferenza di servizi in una sola seduta ». « Se non si intervenisse con rapidità, si trasformerebbe in un problema che ci trascineremmo per mesi - ha spiegato il direttore generale del Comune, Davide Pellegrino - Sul punto l' ammiraglio Giuseppe Meli è stato molto chiaro e ha aiutato gli enti a fare un esame della documentazione e esprimere pareri immediati ». Oltre all' avallo tecnico della Capitaneria di **porto**, del resto, è stato necessario avere il placet della Sovrintendenza e dell' Arpa. Entrambe hanno dato l' ok con prescrizioni, il 90% delle quali di natura ambientale, considerata la necessità di spostare sedimenti marini, anche se nella zona davanti a Pane e pomodoro non vi sono habitat sensibili. La Sovrintendenza ha imposto l' impiego di archeologi subacquei, perché non si può escludere a priori che dagli scavi emergano elementi di interesse, da spostare con le dovute cautele.

Lo scavo Nel piano della società olandese viene usato il termine "rocks" per indicare le rocce in cui si è incagliato il mercantile turco. Blocchi che dovranno essere frantumati. E poi sabbia, pietrisco e pietre più grandi. « I sedimenti bloccano la nave sul lato sinistro - ha detto il comandante operativo della Guardia costiera, Antonio Catino - bisogna creare lo spazio per consentire la manovra e il rimorchio ». Significa ampliare un canale che è stato individuato tramite i rilievi batimetrici, spostando materiale presente sul fondale. « L' area su cui lavorare ha un' estensione lineare di 50 metri per 4, dunque 200 metri quadrati ha chiarito Nicola Ungaro, dirigente dell' Arpa - Una volumetria di 300 metri cubi sarà movimentata ma sempre sotto il pelo d' acqua e, dopo che la nave sarà in galleggiamento, il materiale sarà ricollocato nello stesso posto ». Nessun rischio ambientale, stando alle assicurazioni fornite, ma lavori che dovranno comunque essere costantemente monitorati da esperti.

I tempi Gli addetti ai lavori non si sbilanciano: le operazioni dovrebbero cominciare tra martedì e mercoledì prossimo ma le previsioni meteo per quei giorni non sono clementi perché su **Bari** potrebbe abbattersi il temuto maestrale. Lo stesso che, nella notte del naufragio, ha sbattuto la *Efe Murat* sugli scogli. La durata prevista per le attività di scavo è di quattro giorni, poi il cargo potrà essere spostato. L' armatore ha proposto di farlo rimorchiare fino al **porto di Bari** oppure in una rada protetta ma la Capitaneria preferisce decisamente l' opzione **porto** e ha già individuato un luogo adatto all' ormeggio. Non molto distante dal punto in cui, da quattro anni, giace il relitto del *Norman Atlantic*, che naufragò il 28 dicembre 2014 provocando la morte di 31 persone (19 delle quali disperse) e il ferimento di 64. Per quell' incidente sono indagate 30 persone e 2 società mentre per il naufragio della *Efe Murat* l' unico indagato è il comandante, Kucukyildiz Oral, per il quale la Procura ha chiesto l' incidente probatorio, ma che è già tornato in Turchia.

La spiaggia In attesa dei lavori e con le temperature miti degli ultimi giorni, Pane e pomodoro è stata presa d' assalto. Davanti alla nave continuano i selfie e si guarda anche al *Galesus*, il rimorchiatore incagliato con tre membri dell' equipaggio a bordo. Anche il suo recupero, a quanto pare, non sarà facile e neppure imminente.



Colmata, dragaggi e moli In Consiglio l' 8 aprile si consuma l' ultima battaglia

Posizioni differenti anche nella maggioranza Si cerca la mediazione I capigruppo sono d' accordo: si va al monotematico

Si svolgerà esattamente tra un mese, il prossimo 8 aprile, il consiglio comunale monotematico sul **porto** richiesto più volte ed a gran voce dall' opposizione. Il nodo, in particolare, riguarda cassa di colmata, dragaggi e nuove banchine a Sant' Apollinare.

Proprio ieri mattina si è tenuta la conferenza dei capigruppo per cominciare a fissare la data e stabilire il percorso per arrivare preparati alla discussione in aula. L' auspicio, per tutti, è stato che si potesse arrivare ad un documento condiviso prima della riunione consiliare, per poi approvare la linea col voto in aula.

«Il monotematico - spiega il presidente del consiglio comunale Giuseppe Cellie - si terrà l' 8 aprile alle 15. Abbiamo stabilito che i capigruppo si riuniranno il 3 aprile, alle 12.30, per ragionare sui documenti che saranno prodotti e per stabilire le modalità con le quali si svolgerà il Consiglio. L' auspicio è quello che si arrivi a dei documenti compiuti, senza dover affrontare in aula una discussione sulle linee generali. Certo, l' ideale sarebbe un documento unico e condiviso da maggioranza ed opposizione».

Intanto, però, l' argomento sarà trattato dai singoli partiti e movimenti, che alla riunione del 3 con i capigruppo consiliari proveranno a fare sintesi. Un obiettivo difficile anche solo per la maggioranza, che al proprio interno ha sensibilità molto diverse sull' argomento anche se fino ad oggi è riuscita ad evitare la spaccatura. «C' è una grande aspettativa - ammette Teodosio Prete, consigliere comunale Pd che ha preso parte alla conferenza dei capigruppo di ieri - da parte degli imprenditori, che attendono una risposta positiva.

Risposta che ci auguriamo sia univoca e condivisa da tutto il consiglio comunale. Ma far nascere oggi un problema intorno al **porto** può essere strumentale.

Per la colmata, ad esempio, manca la Valutazione d' impatto ambientale. E se non arriva, possiamo parlare di quello che vogliamo ma non possiamo certo dire che i sedimenti dei dragaggi saranno sicuramente dislocati in un certo sito. E se la Via dovesse risultare negativa?

Esprimersi prima è un bene, altrimenti con una risposta negativa da parte del Ministero qualcuno potrebbe dire che il Comune non si era espresso o addirittura che era contrario o che ha fatto perdere tempo». L' auspicio del consigliere Pd è che «non ci sia nessun condizionamento, posizione precostituita o mentalità un po' troppo di parte».

È difficile, tuttavia, che si possa davvero arrivare ad un documento condiviso da maggioranza e opposizione, come conferma anche il capogruppo del Movimento 5 Stelle Gianluca Serra. «Ma - aggiunge - vedremo in aula che cosa produrranno i nostri politici. L' idea, ad ogni modo, è quella di depositare i documenti prima e, nella riunione dei capigruppo del 3, provare a fare sintesi su alcune opere fondamentali per il futuro del **porto**. Spero, però, che all' interno dei documenti non finiscano argomenti secondari: in questo caso, bisogna giocarsela sull' idea complessiva del **porto**, che nasce proprio da quelle opere, che ci possono consentire di affrontare serenamente la futura programmazione e che renderebbero attrattivo il nostro scalo a prescindere dalle scelte che saranno fatte nell' ambito del Piano regolatore portuale».

Le opere in questione - una collegata all' altra - sono come detto i dragaggi, i nuovi moli a Sant' Apollinare e la cassa di colmata. Rispetto alle quali, secondo quanto trapela da ambienti romani, tutto potrebbe fermarsi, nel caso in cui non ci fosse la condivisione da parte della città.

Ma il consigliere comunale di Forza Italia Roberto Cavalerà sa che non solo è difficile, seppure auspicabile, un accordo tra maggioranza ed opposizione. Ma che già all' interno del centrosinistra sarà difficile raggiungere una

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ



sintesi. «È di tutta evidenza - sottolinea infatti - che ci sono fibrillazioni all' interno della maggioranza, che poi hanno trovato la sintesi, o meglio un compromesso politico, nella delibera di giunta con la quale l' amministrazione esprime le proprie osservazioni nell' ambito della Via per la cassa di colmata. Ma quelle fibrillazioni sono ancora attuali». L' opposizione, garantisce tuttavia, avrà un atteggiamento responsabile. «Noi come centrodestra finalmente ricostituito - dice - arriveremo con una nostra proposta. Arrivati al tavolo cercheremo il confronto con le altre e siamo disposti a confrontarci con la maggioranza, a condizione che le loro posizioni siano condivisibili e che non facciano proposte totalmente assurde. Da parte nostra, ad ogni modo, non c' è nessuna preclusione: arriveremo col nostro documento ma apriremo un confronto leale e senza barricate o preconcetti sul futuro del porto di Brindisi, in modo da superare quelle fibrillazioni interne alla maggioranza».

2018

Dopo il sequestro dei varchi ok alla soluzione provvisoria

Box prefabbricati per consentire le operazioni di security

Col via libera anche da parte del Comune, attraverso un' apposita delibera di giunta, è stato scongiurato il possibile blocco, o comunque un notevole rallentamento, delle attività portuali. Dopo il sequestro da parte della magistratura, nello scorso mese di novembre, dei varchi e di alcune altre opere inserite nel circuito di security dell' **Autorità di sistema portuale**, infatti, l' ente era corso ai ripari.

E così, all' inizio di dicembre, previa comunicazione a tutti gli enti coinvolti, compreso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata, l' **Autorità di sistema** aveva installato cinque monoblocchi prefabbricati ad uso ufficio presso il varco di Costa Morena Ovest, il varco dell' area extra Schengen, varco e corsie d' imbarco dell' area Schenghen. Il tutto grazie ad un permesso provvisorio che, tuttavia, secondo quanto prescritto dal Provveditorato per le opere pubbliche che sarebbe scaduto proprio oggi.

Senza il via libera da parte degli enti coinvolti, dunque, il porto avrebbe rischiato la paralisi. E così, la Regione prima ed il Comune poi, hanno dato l' ok. Il Comune, che si è espresso sull' unico box non installato in area **portuale**, ha sottolineato tramite la dirigente del settore Urbanistica Marina Carozzo le ridotte dimensioni del manufatto, oltre all' uso «strettamente connesso alle necessarie attività portuali di security in condizioni di sicurezza per gli operatori».

Quantunque non previsto negli strumenti urbanistici vigenti, dunque Prg del Comune e Piano regolatore dell' Asi, l' ente di piazza Matteotti «ritiene che la sua permanenza in loco non contrasti con specifiche previsioni degli strumenti urbanistici vigenti».

Una buona notizia, sebbene si tratti comunque di una soluzione temporanea, dopo quanto accaduto alla fine di novembre con il sequestro dei varchi e dei relativi manufatti ma anche di altre strutture da poco realizzate all' interno del circuito dell' **Autorità di sistema**.

Proprio in quell' occasione, il presidente Ugo Patroni Griffi aveva messo anche in guardia rispetto all' efficienza del porto «che potrebbe essere compromessa qualora alcune questioni di merito non venissero chiarite dagli enti territoriali, soprattutto per quanto riguarda le opere di infrastrutturazione di security **portuale**, la cui inoperabilità potrebbe pregiudicare irreparabilmente i traffici».

Un rischio, quello dell' interruzione dei traffici, del quale a poche ore dal sequestro si è occupato il Comitato per la sicurezza **portuale**. E proprio in quell' occasione erano state individuate le soluzioni provvisorie per evitare la chiusura del porto. In particolare, erano stati scelti dei box prefabbricati che, sistemati nei pressi dei varchi di accesso alle aree interne del circuito doganale, hanno consentito agli operatori di continuare a fare il proprio lavoro. F.R.P.

MIT: al via raccolta manifestazioni interesse per candidarsi a presidente AdSp dello Stretto

(FERPRESS) - Roma, 7 MAR - Avviata, con la pubblicazione dello specifico avviso, la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente della **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, ovvero la 16esima **AdSP** istituita dal "decreto Fiscale" 119/2018. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto. La scelta del nome di chi verrà designato Presidente verrà poi fatta dal Ministro con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, Calabria e Sicilia, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il Presidente dell'**AdSP** venga "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**". La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro le ore 24 del 28 marzo 2019, al seguente indirizzo: segr.capogabinetto@mit.gov.it L'avviso non ha natura concorsuale. Non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae. Avviso MIT su Raccolta manifestazioni di interesse per **Autorità di Sistema Portuale**.

Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri

Avviata la procedura per la selezione del presidente dell' AdSP dello Stretto

La raccolta di manifestazioni di interesse si concluderà il 28 marzo. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la procedura per la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di presidente della **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, ovvero la 16esima **AdSP** istituita dal decreto legislativo n. 119 del 2018 a cui è stata assegnata la giurisdizione sui porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. La scelta del candidato che verrà designato presidente spetterà al ministro Toninelli con l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, Calabria e Sicilia, sentite le Commissioni parlamentari. L'avviso non ha natura concorsuale e non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae. Il Ministero ha ricordato che la norma prevede che il presidente dell' **AdSP** venga "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**". I candidati dovranno inviare il proprio curriculum esclusivamente mediante posta elettronica all'indirizzo segr.capogabinetto@mit.gov.it entro le ore 24 del prossimo 28 marzo.

informARE
7 marzo 2019

Avviata la procedura per la selezione del presidente dell'AdSP dello Stretto

La raccolta di manifestazioni di interesse si concluderà il 28 marzo

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la procedura per la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di presidente della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ovvero la 16esima AdSP istituita dal decreto legislativo n. 119 del 2018 a cui è stata assegnata la giurisdizione sui porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

La scelta del candidato che verrà designato presidente spetterà al ministro Toninelli con l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, Calabria e Sicilia, sentite le Commissioni parlamentari. L'avviso non ha natura concorsuale e non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae.

Il Ministero ha ricordato che la norma prevede che il presidente dell'AdSP venga "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale".

I candidati dovranno inviare il proprio curriculum esclusivamente mediante posta elettronica all'indirizzo segr.capogabinetto@mit.gov.it entro le ore 24 del prossimo 28 marzo.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
Destinazione	[7] [Mar]	[8] [Mar]	
O Altre destinazioni	[2019]	[2019]	

Traduci

Select Language

Powered by Google Translate

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA
tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

Autorità portuale. M5S: "Via alla scelte del Presidente"

La XVI **Autorità Portuale** dello Stretto avrà presto la sua governance. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha difatti avviato la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente". I PortaVoce del MoViMento 5 Stelle Francesco D' Uva, Barbara Floridia, Alessio Villarosa, Grazia D' Angelo e Antonella Papiro, annunciano che da oggi verrà avviata la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire, in via esclusiva e a tempo pieno, il ruolo di Presidente della XVI **Autorità** di Sistema. "La scelta del nome, una volta sentite le Commissioni parlamentari, verrà poi fatta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d' intesa con i Presidenti delle Regioni della Calabria e della Sicilia", specifica D' Uva. La norma prevede che il Presidente dell' AdSP venga scelto fra cittadini dei Paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**. "Da mesi seguo l' iter necessario per dare vita all' **Autorità** Sistemica dello Stretto - sottolinea la Floridia - e l' approvazione della legge numero 136/2018 ha portato un immediato effetto benefico, con l' avvio di importanti iniziative nell' arco di poche settimane. Oggi il percorso del rinnovamento continua, il momento della Call è un passaggio significativo. Sono certa che il Ministro saprà individuare la figura più adatta a questo ruolo, un professionista di alto spessore, capace di raggiungere l' ambizioso obiettivo di rilanciare concretamente l' area dello Stretto". Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.

Autorità portuale. M5S: "Via alla scelte del Presidente"
7 MARZO 2019

La XVI Autorità Portuale dello Stretto avrà presto la sua governance. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha difatti avviato la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente".

I PortaVoce del MoViMento 5 Stelle Francesco D'Uva, Barbara Floridia, Alessio Villarosa, Grazia D'Angelo e Antonella Papiro, annunciano che da oggi verrà avviata la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire, in via esclusiva e a tempo pieno, il ruolo di Presidente della XVI Autorità di Sistema.

Authority dello Stretto, via alle candidature per la presidenza

ROMA - La XVI **Autorità Portuale** dello Stretto avrà presto la sua governance. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha difatti avviato la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente. I PortaVoce del MoViMento 5 Stelle Francesco D' Uva, Barbara Floridia, Alessio Villarosa, Grazia D' Angelo e Antonella Papiro, annunciano che da oggi verrà avviata la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire, in via esclusiva e a tempo pieno, il ruolo di presidente della XVI **Autorità** di Sistema. "La scelta del nome, una volta sentite le Commissioni parlamentari, verrà poi fatta dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d' intesa con i Presidenti delle Regioni della Calabria e della Sicilia", specifica D' Uva. La norma prevede che il presidente dell' AdSP venga scelto fra cittadini dei Paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**. "Da mesi segue l' iter necessario per dare vita all' **Autorità** Sistemica dello Stretto - sottolinea la Floridia - e l' approvazione della legge numero 136/2018 ha portato un immediato effetto benefico, con l' avvio di importanti iniziative nell' arco di poche settimane. Oggi il percorso del rinnovamento continua, il momento della Call è un passaggio significativo. Sono certa che il Ministro saprà individuare la figura più adatta a questo ruolo, un professionista di alto spessore, capace di raggiungere l' ambizioso obiettivo di rilanciare concretamente l' area dello Stretto".

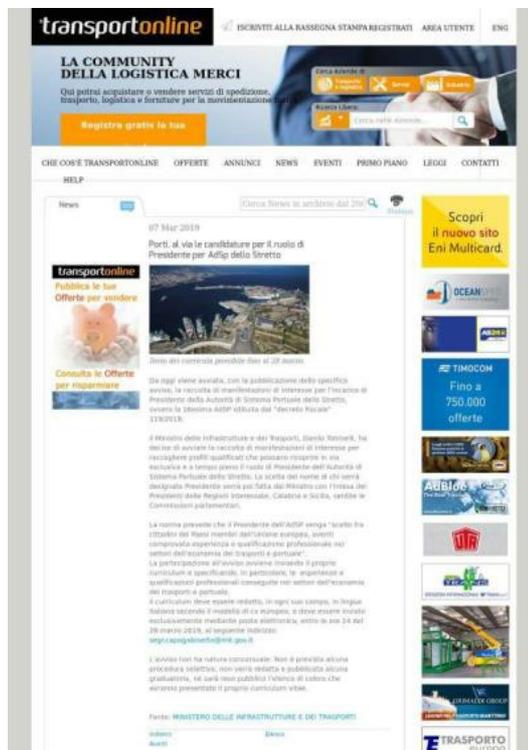
The screenshot shows the website interface for TempoStretto. The main headline reads "AUTHORITY DELLO STRETTO, VIA ALLE CANDIDATURE PER LA PRESIDENZA". Below the headline is a large image of a coastal town with a harbor. To the right, there are several smaller news snippets with their own images and titles, such as "Il Palacultura: tante potenzialità sprecate, vince l'abbandono" and "Tornano di moda tra i giovani le 'lettere d'amore'". The article text on the page is partially visible, matching the main text on the left.

Transportonline

Messina, Milazzo, Tremestieri

Porti, al via le candidature per il ruolo di Presidente per AdSp dello Stretto

Da oggi viene avviata, con la pubblicazione dello specifico avviso, la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ovvero la 16esima AdSP istituita dal decreto Fiscale 119/2018. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. La scelta del nome di chi verrà designato Presidente verrà poi fatta dal Ministro con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, Calabria e Sicilia, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il Presidente dell'AdSP venga scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro le ore 24 del 28 marzo 2019, al seguente indirizzo: segr.capogabinetto@mit.gov.it L'avviso non ha natura concorsuale. Non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae.



L' odissea degli ultimi

Sea Watch è un segreto di Stato

Viminale e Infrastrutture si rifiutano di rendere noti gli atti con cui fu bloccata la nave a Siracusa Giallo sull' omesso sbarco dei più giovani. Cortocircuito tra Prefettura, Comune e Tribunale dei minori Nel Paese dei misteri irrisolti anche la sorte dei migranti rischia di diventare un "segreto di Stato".

Non sarà infatti possibile sapere chi, nello scorso gennaio, ha dato l' ordine di bloccare a Siracusa la nave umanitaria Sea Watch, né chi e perché ha impedito lo sbarco immediato dei 15 minorenni, dirottando poi il vascello verso il porto di Catania.

La conferma dello stato di riservatezza degli atti arriva dal Viminale, che ha respinto la richiesta di divulgazione dei documenti depositati presso il ministero delle Infrastrutture.

Intorno al caso, dopo che Avvenire aveva documentato la smentita del ministero che esclude sia mai stato dato l' ordine di «porti chiusi», è stato eretto un muro di gomma. Nei giorni scorsi il Viminale aveva assicurato che da Salvini, contrariamente alle reiterate dichiarazioni pubbliche, non era mai partito alcun ordine di stop alle navi umanitarie né alcun «divieto di sbarco».

Non restava che interpellare il dicastero guidato da Danilo Toninelli, competente per la Guardia costiera e i porti. Ma la nuova richiesta di accesso ai documenti è stata respinta.

Motivo? «La tipologia di atti richiesti non è soggetta a pubblicazione obbligatoria». Così il capo di gabinetto del ministro Salvini ha risposto all' istanza «indirizzata - viene precisato nella risposta - anche al ministero delle Infrastrutture», a cui era stata originariamente rivolta. Nella missiva, che reca la data del 26 febbraio, viene escluso per il caso Sea Watch l' obbligo di divulgazione delle informazioni.

Secondo la legge richiamata nello scambio di documenti tra l' avvocato Alessandra Ballerini, che aveva chiesto trasparenza per conto di Adif (Associazione Diritti e Frontiere), e il prefetto a capo del gabinetto del ministro, viene invocata la norma che giustifica il rifiuto alla conoscibilità per «la sicurezza pubblica e l' ordine pubblico; la sicurezza nazionale; la difesa e le questioni militari; le relazioni internazionali; la politica e la stabilità finanziaria ed economica dello Stato; la conduzione di indagini sui reati e il loro perseguimento; il regolare svolgimento di attività ispettive ». In quale di queste categorie rientri il caso della Sea Watch e dei minorenni bloccati a bordo per 13 giorni non è dato da sapere. Indirettamente, però, una cosa il Viminale la conferma. Se nei giorni scorsi era stata negata l' esistenza di deliberazioni riconducibili al ministro Matteo Salvini, adesso viene implicitamente riconosciuto che le decisioni furono prese formalmente dal ministero delle Infrastrutture.

Una circostanza che di fatto esenta Salvini, che aveva dato "indicazioni politiche", da responsabilità che eventualmente ricadrebbero su Toninelli.

La gestione dei 15 minori non accompagnati e l' omissione dello sbarco immediato (come previsto dalle norme per i minorenni non accompagnati) potrebbe avere seguiti giudiziari. Da uno scambio di comunicazioni tra la prefettura di Siracusa, il Tribunale dei minori di Catania e il Comune di Siracusa risulta, infatti, che la scelta di trasferire la nave al porto di Catania, dopo giorni alla fonda davanti al "Porto rifugio" siracusano, sarebbe stata assunta dal Comando generale delle Capitanerie di porto, che dipende dal ministero delle Infrastrutture.

Disposizione necessaria «in ragione della presenza di minori a bordo ». A scriverlo è proprio la prefettura aretusea in una nota trasmessa il 31 gennaio (giorno dello sbarco) al Tribunale per i minorenni di Catania. Eppure ventiquattr' ore prima lo stesso tribunale aveva inviato i decreti di affido dei 15 minori ai Servizi sociali del Comune di Siracusa, che immediatamente aveva individuato e messo a disposizione 4 strutture del circondario. Invece, nessuno viene fatto sbarcare e in serata la Sea Watch, dopo una settimana di attesa in Sicilia, riceve l' ordine di procedere verso Catania. Una decisione, come sostiene il prefetto Luigi Pizzi in uno dei documenti ottenuti da Avvenire, dovuta alla mancanza di strutture di prima accoglienza idonee. Una carenza che però non risulta, vista la disponibilità certificata dal Comune e che sorprende anche il Tribunale che proprio dall' ente locale aveva ricevuto l' elenco dei centri di accoglienza.



«Non c' era nessun bisogno che intervenisse il tribunale per far sbarcare i minori. La legge è chiara: andavano fatti sbarcare subito», dice Sandra Zampa, ex parlamentare del Pd e autrice della legge sui minori non accompagnati votata nella precedente legislatura con il sostegno del M5s. L' intervento del tribunale dei minorenni ha confermato l' efficacia delle norme, «interrompendo - spiega Zampa - l' omissione che si stava compiendo ».

(ha collaborato Massimiliano Perna) RIPRODUZIONE RISERVATA

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

augusta. Critiche sull' esercitazione Nato che vede la partecipazione del sottomarino a propulsione nucleare Appello ai ministri dal comitato No Muos - No Sigonella e Peacelink

«No alle navi da guerra nel porto»

LA POLIZIA DI AUGUSTA ARRESTA ANTONIO MELICI
Latitante trovato in casa della madre

LA POLIZIA DI AUGUSTA ARRESTA ANTONIO MELICI, latitante di un anno e mezzo, trovato in casa della madre. Melici è stato arrestato dopo una lunga ricerca condotta dalla polizia di Augusta. Melici è stato arrestato in casa della madre, dove si era rifugiato dopo aver lasciato la sua abitazione in un altro comune. Melici è stato arrestato con un mandato di cattura emesso dalla procura di Augusta.

LA POLIZIA DI AUGUSTA ARRESTA ANTONIO MELICI, latitante di un anno e mezzo, trovato in casa della madre. Melici è stato arrestato dopo una lunga ricerca condotta dalla polizia di Augusta. Melici è stato arrestato in casa della madre, dove si era rifugiato dopo aver lasciato la sua abitazione in un altro comune. Melici è stato arrestato con un mandato di cattura emesso dalla procura di Augusta.

«No alle navi da guerra nel porto»
Appello ai ministri dal comitato No Muos - No Sigonella e Peacelink

Il comitato No Muos - No Sigonella e Peacelink ha inviato un appello ai ministri della Difesa e della Marina, chiedendo che le navi da guerra non siano ammesse nel porto di Sigonella. Il comitato ha espresso le sue preoccupazioni per la presenza di un sottomarino a propulsione nucleata nella base navale di Sigonella, ritenendo che ciò rappresenti un rischio per la popolazione e per l'ambiente. Il comitato ha chiesto che le autorità competenti prendano provvedimenti per eliminare il sottomarino dalla base e vietare l'accesso delle navi da guerra al porto.

PALAZZOLO, IL DEPUTATO CAPOE: IMPORTANTE LA CONVENZIONE TRA REGIONE ED EX PROVINCE
«Dalla Regione risorse ok per la viabilità»

Palazzolo del Capo, il deputato capo della Regione Siciliana, ha annunciato che la Regione ha approvato una convenzione con le ex provincie per migliorare la viabilità nelle zone rurali. Secondo il deputato, la Regione ha stanziato risorse importanti per la realizzazione di opere di manutenzione e miglioramento delle strade rurali, garantendo così un servizio di qualità alle comunità locali.

IL RISERVAIO DI AUGUSTA
«L'apiteraglia e i suoi benefici agronomici ed ecologici a confronto»

Un confronto tra i benefici agronomici ed ecologici dell'apiteraglia e quelli del riseratoio di Augusta. L'apiteraglia è un insetto benefico che viene utilizzato per il controllo biologico delle zanzare e per la lotta ai parassiti agricoli. Il riseratoio di Augusta è un'area protetta che ospita una grande varietà di specie vegetali e animali. Il confronto mira a valutare l'impatto ambientale e agronomico di entrambi gli interventi.



Il Secolo XIX

Focus

Fedespedi: «I porti italiani meno veloci dei concorrenti»

I porti italiani nel 2018 hanno movimentato 10,284 milioni di teu, in diminuzione del 2,4% rispetto al 2017: ottimi i risultati di Trieste (+17,7%), Napoli (+13,0%) e Venezia (+3,4%), ma continua la crisi dei porti di transhipment, con le pesanti flessioni di Gioia Tauro (-5,9%) e Cagliari (-53,2%) mentre Genova, dopo la tragedia del ponte Morandi, limita le perdite ad un modesto -0,5%.

Lo dice Fedespedi nel suo outlook economico semestrale (disponibile integralmente sul sito www.themeditelegraph.it). «Il dato preoccupa perché in controtendenza rispetto a quanto si registra nel resto del Mediterraneo, con i porti non italiani che hanno movimentato complessivamente 27,6 milioni di teu, con un aumento dell' 8,8% sul 2017, oltre al consueto andamento positivo dei porti del Northern Range, che hanno aumentato i loro traffici del +3,3%, con 44,3 milioni di teu movimentati. Tra i porti maggiori, in forte crescita Pireo (+19,4%) e Barcellona (+15,1%). Buoni anche i risultati di Tangeri Med (+4,8%), Valencia (+5,5%) e, in ripresa dopo il calo del 2017, Algeciras (+9,6%). Ottime le performance di Anversa (+6,2%) e Rotterdam (5,7%). In crescita anche Zeebrugge (+5%), le cui attività container sono destinate ad espandersi rapidamente con l'ingresso di Cosco Shipping Ports. Calano, invece, i porti tedeschi: Amburgo (-1%) e Brema (-0,6%)». Buone notizie arrivano intanto dal porto di Genova: «A febbraio il porto ha rialzato la testa - sottolinea in una nota Spediporto, l'associazione degli spedizionieri. Mentre gennaio si era chiuso con un -4%, a febbraio il porto è tornato alla crescita: +3% fra traffici import ed export rispetto al febbraio 2018. A trainare la ripresa è l'aumento dell'export, con una media del +6%». Spediporto lancia però un allarme: la carenza di personale in molte amministrazioni fondamentali per far funzionare real meglio il porto può provocare una battuta d'arresto. «L'impegno di tutti è stato quel lodi lavorare al pieno recupero di efficienza e affidabilità- dice il presidente Alessandro Pitto. Un impegno compreso dai clienti del porto e sostenuto da un buon mese per l'export italiano. Ora dobbiamo accelerare su semplificazioni, sgravi (Zes e Zls) e efficientamento di molti servizi».

The image shows a page from the newspaper 'ECONOMIA & MARITTIMO'. The main headline is 'Allarme crescita, Draghi lascia i tassi a zero'. Below it, there is a sub-headline 'Atlantia, l'utile scende a 818 milioni nel 2018'. A photograph of Mario Draghi is visible. On the left side, there is a smaller article titled 'Fedespedi: «I porti italiani meno veloci dei concorrenti»'. The page also contains various financial data and smaller news items.

Via della Seta, dagli Usa un nuovo altolà all' Italia

Washington avverte: «Bisogna portare la Cina a rispettare le regole internazionali» Salvini smentisce tensioni. Pechino: «Agli europei l' alleanza atlantica non conviene più»

IL PRESSING NEW YORK Il tono è ancora moderato, ma il messaggio del governo statunitense è tranciante: «Invitiamo tutti gli alleati e i partner inclusa l' Italia ha detto ieri il portavoce della National Security Agency Garrett Marquis a fare pressione sulla Cina perché porti i suoi sforzi di investimenti globali in linea con gli standard internazionali riconosciuti, e con le migliori pratiche». È un nuovo appello non troppo celato per il governo italiano a non rompere le righe con una firma separata con Pechino sul protocollo della Nuova Via della Seta.

Meglio sarebbe per il nostro paese collaborare con la Commissione di Bruxelles e spingere insieme i cinesi a sottoscrivere regole e procedure di controllo, prima di avventurarsi nel gigantesco piano di investimenti infrastrutturali con il quale intendono allacciare rapporti commerciali con l' Europa.

LA FIRMA Gli Usa non digeriscono volentieri l' idea che l' Italia, primo tra i fondatori della Comunità europea, si accordi autonomamente con Pechino. Ancora più insidiosa è l' idea che la firma dell' accordo possa venire al termine della visita in Italia (dal 22 al 24 di marzo) del presidente Xi Jinping, pochi giorni prima dell' incontro che lo stesso premier potrebbe avere a Washington con Donald Trump, per finalizzare la tregua nella guerra dei dazi tra i due paesi.

A Roma il sottosegretario allo sviluppo economico Michele Geraci assicura che la posizione italiana è stata presentata e discussa più volte con l' ambasciatore degli Usa, e che «le preoccupazioni espresse dagli alleati sono state recepite dal nostro esecutivo», il quale si augura di «arrivare ad una sintesi nel rispetto degli interessi comuni». Ma in un' intervista alla Bloomberg lo stesso Geraci aveva ribadito qualche settimana fa la distanza che separa il suo esecutivo da quello di Washington su un altro tema pressante: la richiesta degli Stati Uniti che gli alleati europei rigettino le offerte della Huawei di sviluppare sul loro territorio la rete del 5G, prossimo standard dell' Internet veloce. La questione è tanto cara all' amministrazione Trump che la scorsa settimana il segretario di Stato Mike Pompeo si è spinto a minacciare misure di ritorsione contro chi agevererà l' espansione della Huawei. Non ha aiutato a fare chiarezza il fatto che meno di una settimana fa durante la sua visita a New York e a Washington, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Giancarlo Giorgetti aveva raccontato di aver condiviso le preoccupazioni su Huawei con i suoi interlocutori statunitensi, e si era spinto ad invocare l' applicazione del golden power governativo per difendere gli interessi dell' industria italiana nei confronti delle pressioni dei cinesi.

L' IRRITAZIONE DI PECHINO «Nessun problema» ha risposto telegraficamente Matteo Salvini a chi gli chiedeva se la questione della via della seta stia creando intralci nei rapporti con gli Usa. La decisione di un eventuale firma di un' intesa da parte dell' Italia è ancora ufficialmente sospesa, anche se gli osservatori stranieri, a cominciare dagli stessi cinesi la danno ormai per scontata. Un editoriale apparso ieri sera sul Global Times, costola del Quotidiano del Popolo, mostra tutta l' irritazione del governo di Pechino riguardo alla pretesa statunitense di mobilitare i suoi alleati europei nel tentativo di «ostacolare sotto tutti gli aspetti, dal commercio alla tecnologia», gli interessi cinesi in Europa. Gli autori anonimi dell' articolo si spingono ad affermare che i legami di difesa tradizionali tra gli Usa e i suoi alleati europei formati durante la Guerra Fredda «non si adattano totalmente alle richieste dell' Europa moderna e del mondo».

Flavio Pompetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Intervista

Cosulich: "La Via della Seta? Bene gli accordi, ma si vince se i prezzi sono competitivi"

MASSIMO MINELLA

I convegni? Ben vengano. Gli accordi? Ancor meglio. Ma alla fine a decidere è sempre e soltanto una cosa: il prezzo. E vince sempre quello migliore. Augusto Cosulich ha iniziato a sottolineare l'importanza di allearsi con la Cina quando ancora parlare di Via della Seta voleva dire ricordare le carovane del Medioevo che dall'Occidente si spostavano in Oriente. Ora che ne parlano tutti nella sua nuova versione che rovescia la rotta e i mezzi di trasporto (dalla Cina all'Europa con le grandi navi portacontainer e con il treno) è ancora lui a mettere in guardia politica ed economia. E lo fa con le parole, ma ancor più con il supporto dei numeri. L'agente marittimo, amministratore delegato della Fratelli Cosulich, realtà imprenditoriale che lo scorso anno ha fatturato oltre un miliardo di euro, ha commissionato al suo interno uno studio che mette in risalto come Genova sia ancora poco competitiva rispetto ai suoi concorrenti nordeuropei.

Quindi, Cosulich, convegni e accordi politici avrebbero poco valore, secondo lei?

«Ma no, non mettiamola in questi termini. Hanno il valore che devono avere, perché di questi temi è importantissimo parlare, informare l'opinione pubblica, far capire. E anche i passi della politica possono essere opportuni».

Però...

«Però poi alla fine quando si decide di spostare la merce da un punto all'altro si guarda ai costi».

Ed è quello che ha fatto lei?

«Di costi mi occupo da quando faccio questo lavoro, non potrebbe essere diversamente».

Però visto tutto questo parlare di Via della Seta al nostro interno abbiamo elaborato uno studio aggiornato proprio alla situazione attuale. E sono emerse cose interessanti».

Tipo?

«Beh, abbiamo preso a paradigma una città come Stoccarda, in Germania, a metà strada fra Genova e Rotterdam. E abbiamo visto quanto costa far arrivare a destinazione un container che parte dalla Cina, da Hong Kong. Il risultato è inequivocabile, purtroppo».

Ce lo vuole dire?

«Certo, il nolo marittimo fra Hong Kong e Genova e Hong Kong e Rotterdam ha un costo tutto sommato uguale, anche se Rotterdam ha tre giorni di navigazione in più. La differenza arriva però la fa il collegamento terrestre che da Genova, rispetto a Rotterdam, ha un costo superiore del venti per cento. E mi creda, un venti per cento in più per ogni container alla fine sui grandi numeri fa una bella differenza, fa un sacco di soldi».

Siamo destinati a essere perdenti, quindi?

«Non ho detto questo, anzi. Lo studio fotografa la situazione attuale, ma può anche essere lo stimolo per migliorarla. Con le chiatte, con il treno oggi un container scende molto più velocemente e più economicamente da Rotterdam. Ma lo stesso vale anche per la Svizzera, che è molto più vicina a noi. Eppure il costo è superiore di un dieci per cento abbondante».



La mancanza di infrastrutture adeguate secondo lei è la spiegazione?

«Di certo attendere ancora opere come il Terzo Valico, solo per fare un esempio, non aiuta. Ma noi paghiamo anche situazione di difficoltà legate alla nostra pubblica amministrazione, con carenze di personale nelle dogane, ad esempio».

Ma riusciremo a invertire questa rotta?

«Dobbiamo farlo, per dare sostegno alle iniziative politiche di alleanza, come quella che avremo presto con la Cina. Facciamolo in fretta, però, perché la concorrenza della rotta artica e quella dei treni dalla Cina al Centro Europa cresce. E anche dentro al Mediterraneo il servizio che offre il Pireo con i treni che salgono verso Nord è sempre più competitivo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Transportonline

Focus

L'Italia apre alla via della Seta, ma se non apre nuove vie verso l'Europa sarà un boomerang

Un'apertura dell'Italia alla Cina, spalancando le porte alla via della Seta, ma senza aprire nuove vie di collegamento fra l'Italia e l'Europa, lasciando la catena delle Alpi a fare da tappo, senza nuove infrastrutture competitive in grado di connetterci all'Europa, a iniziare dalla Tav, rischia di portare solo a un'invasione del mercato italiano di merci asiatiche, con conseguenze sulla produzione e sulla occupazione. A lanciare l'allarme è il vicepresidente di Conftrasporto e Confcommercio Paolo Uggè che intervistato da Il Giornale non ha perso un solo istante ad accendere i riflettori sui possibili pericoli dell'accordo a sostegno della Bri (la Belt and Road Initiative, il grande e discusso programma della Cina per costruire infrastrutture in più di 65 Paesi del mondo unire Oriente a Occidente, tramite diversi corridoi compresi quelli marittimi e via terra verso il Vecchio Continente, che potrebbero avere i porti italiani come terminali europei) annunciato in un'intervista al Financial Times da Michele Geraci sottosegretario allo Sviluppo economico. Accordo che potrebbe essere siglato a brevissimo, in tempo per la visita di Stato del presidente cinese Xi Jinping fissata il 22 marzo, e che secondo Paolo Uggè, senza nuovi collegamenti con l'Europa, potrebbe portare solo a una invasione di prodotti Made in China, venduti a minor prezzo (anche perché nettamente di minor qualità) mettendo in ginocchio le nostre imprese. Pericoli per l'Italia pronti a correre a tutta velocità sulla nuova via della Seta ribaditi al Giornale anche da Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Conftrasporto, secondo il quale il rischio è di confondere la necessità di aumentare lo scambio commerciale con la crescente posizione egemonica della Cina. Occorre evitare ogni costo la politica del carciofo, cedere, uno alla volta, partecipazioni, gestioni a lungo termine o investimenti in infrastrutture strategiche europee, porti, autostrade e scali, lasciando in definitiva le leve di comando a Stati terzi.

