

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 10 marzo 2019**



Prime Pagine

10/03/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 10/03/2019	6
10/03/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 10/03/2019	7
10/03/2019	Il Giornale Prima pagina del 10/03/2019	8
10/03/2019	Il Giorno Prima pagina del 10/03/2019	9
10/03/2019	Il Manifesto Prima pagina del 10/03/2019	10
10/03/2019	Il Mattino Prima pagina del 10/03/2019	11
10/03/2019	Il Messaggero Prima pagina del 10/03/2019	12
10/03/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 10/03/2019	13
10/03/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 10/03/2019	14
10/03/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 10/03/2019	15
10/03/2019	Il Tempo Prima pagina del 10/03/2019	16
10/03/2019	La Nazione Prima pagina del 10/03/2019	17
10/03/2019	La Repubblica Prima pagina del 10/03/2019	18
10/03/2019	La Stampa Prima pagina del 10/03/2019	19

Primo Piano

09/03/2019	La Gazzetta Marittima Assoporti alla ricerca dell'unità	20
------------	---	----

Trieste

09/03/2019	Ansa Porti: Samer, in arrivo "Ephesus Seaways" a Trieste	21
10/03/2019	Avvenire Pagina 12 Trieste si divide sul porto	22
10/03/2019	Avvenire Pagina 12 Che cosa prevede la bozza dell' accordo	23
10/03/2019	Messaggero Veneto Pagina 8 Lo sbarco della Cina al porto di Trieste Bini apre il tavolo con gli industriali	24

Savona, Vado

10/03/2019 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 16 26
La Qingdao Port Group in visita alla piattaforma

Genova, Voltri

10/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 8 *MARCO ANSALDO* 27
La Via della Seta una sfida per la Liguria

09/03/2019 **PrimoCanale.it** 29
Porti, Toti: "Nessuno ha mai parlato di accorpate Genova e La Spezia"

09/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI* 30
Toti: «L' accorpamento di Genova e La Spezia non è sul tavolo»

La Spezia

09/03/2019 **La Gazzetta Marittima** 31
Spezia: no all'autonomia regionale in tema di portualità e logistica

Ravenna

10/03/2019 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 5 *ALESSANDRO CICOGNANI* 32
Beppe, il "custode" dei Piomboni: «Fate presto la pialassa sta morendo»

09/03/2019 **corriereromagna.it** *ANDREA TARRONI* 33
Porto di Ravenna, via libera all' espansione di Sapir

10/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Bologna)** Pagina 50 34
La spallata delle imprese al Governo che dice No' «Aprire subito i cantieri»

10/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 34 35
Quel progetto che non va mai in porto

10/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 34 36
I 250 milioni restano in cassaforte

10/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 34 37
Il progetto hub O tutto o niente

10/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 34 38
Gli altri scali scavano da anni

10/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 34 39
La doppia presidenza non porterà via tempo

Marina di Carrara

09/03/2019 **La Gazzetta Marittima** 40
La Scuola dei Trasporti apre anche a Carrara

10/03/2019 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 43 41
Il porto sta decollando «Sold out» sui moli

Livorno

10/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 17 42
Porto, cambiano i vertici di Sintermar, Cilp e Sdt

10/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 17 44
INDAGATO? MA NESSUNO MI HA DETTO MAI NULLA

09/03/2019 **La Gazzetta Marittima** 45
Caso Livorno: Neverending story ed economia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/03/2019	Avvenire (Diocesane) Pagina 44		46
<hr/>			
10/03/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37		47
<hr/>			

Napoli

10/03/2019	Il Mattino Pagina 37	<i>Maria Elefante</i>	48
<hr/>			
09/03/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i>	50
<hr/>			

Brindisi

10/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 16		51
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

10/03/2019	LaC News 24		53
<hr/>			

Focus

09/03/2019	Portnews	<i>di Marco Casale</i>	54
<hr/>			
10/03/2019	Avvenire Pagina 12	<i>PIETRO SACCO'</i>	55
<hr/>			
10/03/2019	Avvenire Pagina 12	<i>LUCA MAZZA</i>	57
<hr/>			
10/03/2019	Corriere della Sera Pagina 8	<i>Guido Santevecchi</i>	58
<hr/>			
10/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 2		60
<hr/>			
10/03/2019	La Stampa Pagina 2		62
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688251

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it



Serie A
Il Milan batte il Chievo e va ancora più in alto
di **Alessandro Bocci** e **Carlos Passerini**
a pagina 38 e 39



Domani gratis
I consulenti a costo zero dello Stato sprecono
La meritocrazia negata
di **Ferruccio de Bortoli**
nell'inserto



Le urne, le risse

UN'ETERNA CAMPAGNA ELETTORALE

di **Gian Antonio Stella**

Ariocci: nuova campagna elettorale. Prima che gli italiani patissero l'astinenza dai comizi, gli appelli, le intermedie, le promesse, i selfie baci-baci, le cene di sostegno, i dibattiti nelle tivù locali, i tour de force da un quarto d'ora a tappa («purtroppo devo andare, amici, il tempo è tiranno...») il circo è già ripartito. Terze Regionali in sette settimane.

Sinceramente: non ne sentiamo la mancanza. Sono due mesi che l'attività di governo, già tormentata da contrasti, mal di pancia, altolà, risse intestine, minacce d'abbandono, battute, tweet, scomuniche, ultimatum, e pacificazioni col sorriso affilato, viene continuamente interrotta. Prima in Abruzzo, poi in Sardegna, adesso in Basilicata. Un tormento. Senza tregua. Da non poterne più. Come probabilmente non ne possono più tanti italiani che vorrebbero chiedere ai litigiosissimi competitors: potete una buona volta concentrarvi sui problemi? E non è finita. Quanti si illudono, passata la prossima prova di forza a Potenza e Matera, di poter finalmente tirare il fiato almeno fino alle Europee, se la mettano via. Prima delle elezioni comunitarie del 26 maggio, che vedranno la chiamata alle urne anche degli elettori alle Regionali del Piemonte e alle Comunali di varie città (da Firenze a Bergamo, da Reggio Calabria a Sassari) per un totale di 3.360 municipi, è fissato un ulteriore appuntamento.

continua a pagina 26

Opera bloccata La società italo-francese: domani pubblichiamo gli inviti alle imprese a candidarsi

Tav, accordo solo sul rinvio

Conte congela la decisione. Di Maio esulta. Salvini: farò di tutto per il sì

UN TESTO DA AZZECCAGARBUGLI

L'ora della presa in giro

di **Marco Imarisio**

«Giovannotto... carta, calamaio e penna, su avanti, scriviamo». «Un momento!» «Signorina, veniamo, veniamo noi con questa mia addrivì...».

continua a pagina 7

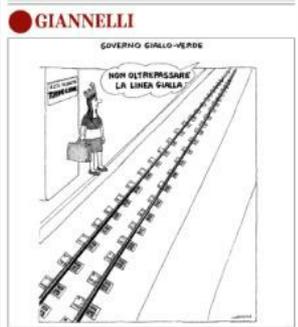
UN FRONTE DA TORINO A BOLOGNA

Il malessere delle imprese

di **Dario Di Vico**

Il fronte pro opere che preoccupa la Lega. Dal Sì Tav di Torino a Confindustria e ai governatori del Nord, fino al ruolo del sindacato. Un'insidia.

a pagina 6



Sulla Tav ancora nessuna decisione. Per ora c'è solo l'accordo sul rinvio. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte fa slittare, grazie a un cavillo legale, la scadenza dei bandi di gara per i lavori e, di fatto, congela la decisione. Domani partiranno soltanto gli «inviti a presentare la candidatura» dei lotti francesi. Il premier: «Ho chiarito che il governo vuole ridiscutere integralmente questo progetto». Reazioni divergenti da Cinque Stelle e Lega. Il vicepremier Luigi Di Maio soddisfatto, mentre il leader leghista Matteo Salvini insiste: farò di tutto per portare a termine la Torino-Lione.

da pagina 2 a pagina 7

Il campione argentino Tre nati a Cuba da due donne diverse: farà il test del Dna



Maradona, 58 anni, con il figlio Diego Junior, 32 anni, avuto da una relazione con Cristiana Sinagra, durante il suo periodo napoletano

Maradona, ora i figli sono otto «Dai papà, arriva a undici»

di **Gaia Piccardi**

Gli otto figli di Diego Maradona. Il campione argentino farà il test del Dna per il riconoscimento di altri tre figli, nati a Cuba, da due donne, durante il suo periodo nell'isola. E la figlia Giannina posta su Instagram: «Coraggio, ne mancano 3 per fare una squadra di 11: ce la puoi fare!».

a pagina 23

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

I CARI ALLEATI E IL SENSO DEL RIDICOLO

Gianluigi Paragone ha tuonato contro i poteri forti: «Ho saputo che Giancarlo Giorgetti ha ricevuto il presidente della Bce Mario Draghi a Palazzo Chigi. Magari mi smentirà, ma sicuramente il governo del cambiamento non è questo. Noi queste cose non le facciamo». Giorgetti e Paragone sono alleati di governo: l'uno è il sottosegretario che gestisce i rapporti con il mondo economico (l'anima più morbida ed europea della Lega), l'altro è



Paragone «Giorgetti ha ricevuto Draghi, ma non è questa la politica della svolta»

presidente della commissione d'inchiesta sulle banche. Hanno un passato in comune: Paragone ha diretto la *Padania*, prima di passare in Rai in quota Lega, prima di convertirsi al grillismo. È anche l'inventore de *La gabbia*, il talk arruffapopolo che ha contribuito a dare la stura all'antipolitica. Giorgetti ha reagito ricordando i trascorsi leghisti del suo accusatore: segno che tra Lega e M5S ci sono tanti buchi, non solo quello della Tav, a cominciare dai fondamentali della

democrazia. Giorgetti ha il diritto istituzionale di ricevere a Palazzo Chigi Mario Draghi o Vittorio Grilli o Fabrizio Saccomanni (gli altri indiziati). Ma quando Davide Casaleggio entra a Palazzo Chigi, sul pass cosa scrivono? Padrone del M5S e della piattaforma Rousseau, amico di Grilli? A che titolo è invitato? C'è stato un tempo in cui il ridicolo poteva ancora uccidere una persona; ora il ridicolo ha messo nel suo mirino anche le istituzioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DAVA LEZIONI DI INGLESE

La prof accusata di violenza Di chi è il bimbo?

di **Fabrizio Caccia** e **Marco Gasperetti**

Avrebbe abusato del ragazzino a cui dava ripetizioni, a Prato. Lei 40 anni, 14 lui. E quando lo studente l'ha implorata di lasciarlo in pace, per legarlo a sé avrebbe detto, secondo quanto racconta l'allievo, che quel bimbo appena partorito in realtà era figlio suo.

a pagina 14

DEMOCRAZIA E FALSI AMICI

Sentirsi buoni (e illuminati) ma non capire la nostra realtà

di **Claudio Magris**

Faux amis, falsi amici. Così le grammatiche francesi definiscono le parole che assomigliano a parole di un'altra lingua le quali hanno tuttavia un altro significato e possono quindi indurre a equivoci e a errori. Anche nella morale e ancor più nella politica esistono i falsi amici — falsi oggettivamente, anche se soggettivamente in buona fede — che possono nuocere pesantemente alla causa che vogliono difendere.

continua alle pagine 34 e 35

IL LEADER CINESE A ROMA

La missione di Xi con 70 industriali

di **Guido Santevecchi**

Il presidente cinese Xi Jinping sarà in missione a Roma con settanta capi d'industria, dall'Energia ai trasporti. È atteso in Italia il 21 marzo con un «memorandum di intesa» e una mappa dei Paesi con cui lavorare alla nuova Via della Seta.

a pagina 8

IL GOVERNATORE FONTANA

«No ai Sauditi nella Scala»

di **Giampero Rossi**

«S

a pagina 19



90310
Noni Editore SpA - P.A.P. - DL 193/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 100 Milano
9 771120 418008



L'euro ha fatto guadagnare alla Germania 2 mila miliardi mentre l'Italia ne ha persi 4 mila. Lo dicono i sovranisti? No, i conservatori tedeschi



Domenica 10 marzo 2019 - Anno 11 - n° 68
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Cosa una volta fu Sesta"
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SANITÀ I conti in tasca all'ospedale del Papa Il Bambin Gesù: milioni pubblici, bilanci segreti

■ Tra finanziamenti diretti e prestazioni saldate, la struttura riceve oltre 250 milioni l'anno. Dichiara un margine operativo in attivo, ma il risultato netto è negativo per circa diecimiliardi. C'è ancora molto da lavorare sulla trasparenza

● FELTRI E TECCE A PAG. 8 - 9



CARLIN PETRINI "Sta per arrivare un altro '68 e il Pd non è all'altezza"

■ Intervista al fondatore di Slow Food: "Ho fatto la fila alle primarie, ma ho visto solo anziani. E invece si preparano le nuove Greta"

● BOFFANO A PAG. 6

ROBERTO MARONI "Salvini non può andare con B. Ora cambia tutto"

■ Parla l'ex governatore lombardo: "Sono ancora iscritto alla Lega, ma Matteo punta al sovranismo, bisogna tutelare il Nord"

● CAPORALE A PAG. 4

Il Bando del Buco

di MARCO TRAVAGLIO

La partita del Tav non è affatto finita, anzi è appena cominciata. Ma l'analisi costi-benefici degli equilibri giallo-verdi segna, almeno per oggi, bel tempo per i 5Stelle emulo sparse sulla Lega. È bastato che Di Maio & C. evocassero per la prima volta la crisi di governo e Salvini è subito tornato a caccia, retrocedendo dal tonitruante "nessuno stop ai bandi" dell'altro ieri al "farò di tutto perché il Tav si faccia" di ieri. L'ipotesi di nuove elezioni, che lo riporterebbero fra le grinfie pulitrescenti di B. esca, non è però "liberi tutti" nell'aula del Senato nel voto sul processo Diciotti, l'ha spaventato a morte, ha scoperto il suo bluff e l'ha indotto a più miti consigli. Il che dimostra che si poteva votare l'autorizzazione a procedere senza danni collaterali. Perché anche il tracimante Salvini, quando incontra un argine, si ferma. Da ieri è ufficiale che il voto non terrorizza solo il M5S declinante nei sondaggi: anche Salvini non lo vuole prima di aver portato a casa qualcosa di utile (il DdI sicurezza e l'illegitima difesa non fregano niente a nessuno) e sa che il ritorno ad Arcore gli costerebbe 7-8 punti nei sondaggi, senza contare chi gli dà fiducia perché sta al governo e potrebbe revocargliela se lo rovescia. Intendiamoci: sul Tav nessuno ha ancora vinto né perso, anzi la strada per cancellare l'orrendo buco è tutta in salita, essendo su questo il M5S in minoranza in Parlamento e pure in Consiglio dei ministri: il che, dovendo rivedere 4 trattati internazionali e 5 leggi italiane, è un bell'handicap. Tra qualche mese dunque, dopo le elezioni regionali ed europee, il dilemma si riproporrà tale e quale, e allora bisognerà uscire con un sì o un no secco al Tav. Tutto dipenderà, ancora una volta, dall'abilità di Conte nella trattativa con i francesi (mai del tutto convinti sull'opera) e con la Commissione europea (l'attuale e la nuova).

Poi c'è l'analisi costi-benefici dell'interesse nazionale, che oggi segna un punto a favore di chi non vuole sperperare miliardi pubblici in un'opera inutile e inquinante, e uno a sfavore della Banda del Buco e dei suoi portaborse politico-mediatrici. Il merito del blocco dei bandi a costo zero va a Giuseppe Conte: il premier - come aveva previsto ieri Antonio Padellaro - ha smentito ancora una volta i suoi detrattori che lo dipingevano come un re travicello, un burattino nelle mani dei due vice, un prestanome che esegue ordini altrui. E ha fatto ciò che aveva promesso giovedì in conferenza stampa: ha deciso da solo, riuscendo là dove persino i 5Stelle - quasi rassegnati alla crisi di governo e alla caduta della giunta Appendino - disperavano che ce l'avrebbe fatta.

SEGLUE A PAGINA 24

COLLOQUIO DEL PREMIER CON "IL FATTO"

CONTE: "BLOCCATI I BANDI DEL TAV ORA VEDO MACRON"

LA CRISI DI GOVERNO RIENTRA, DI MAIO SODDISFATTO E SALVINI ABBOZZA. DOMANI NIENTE GARE (NÉ PENALI) ORA PARTE LA TRATTATIVA CON PARIGI E CON LA UE

● DE CAROLIS E TRAVAGLIO A PAG. 2 - 3

Mannelli



L'ACCORDO Che cosa succede Telt, per adesso appalti al palo: solo gli "avvisi" alle imprese interessate

● BARBACETTO A PAG. 2

CARI 5 STELLE, IL POTERE NON È SEMPRE BRUTTO

● ANTONIO PADELLARO A PAG. 12



COME NEL 1988

Contro il potere, primavera araba anche in Algeria

● GIRO A PAG. 17

La cattiveria

Stanotte ho sognato di essere alla festa di compleanno di Salvini e alla fine dalla torta usciva la Guardia di Finanza

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LA COOPERANTE RAPITA



Silvia Romano, le ricerche si sono diradate tra silenzi e "sciacalli del riscatto"

● ALBERIZZI A PAG. 18

VERONA



"Quelle torri di cemento non le vogliamo: il parco ora lo compriamo noi"

● SANSA A PAG. 16

CHEF RUBIO

"Gli stellati? Spesso è bluff, non spulcio nei piatti in tavola"



● FERRUCCI A PAG. 20 - 21



il Giornale



DOMENICA 10 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 59 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

DAL 1974 CONTRO IL CORO

TRUFFA SULLA TAV

IMBROGLIONI A 5 STELLE

Festeggiano lo stop all'Alta velocità, ma i bandi vanno avanti Berlusconi: il governo mette in pericolo l'Italia

■ Sulla Tav va in scena un altro bluff grillino. «Niente Alta velocità», esulta M5s ma la verità è che per la procedura degli appalti non cambia nulla. C'è il giallo dei bandi da fare

entro marzo, con il rischio di perdere 300 milioni. Salvini convinto: «Si farà». E Berlusconi avvisa: sono pericolosi.

servizi da pagina 2 a pagina 6

LEGA E M5S

IL BARBATRUCCO CHE CI FARÀ DERAGLIARE

di Adalberto Signore

Lo schema è esattamente quello di tre mesi fa. Quando per evitare la procedura d'infrazione di Bruxelles i Cinque stelle furono costretti ad arretrare dalla loro linea Maginot sul deficit al 2,4% del Pil. L'astice scese come d'incanto al 2%, ma con un geniale artificio ci si accordò con l'Ue per un improbabile 2,04%. Così si poteva passare velocemente sullo zero, dire «due e quattro» e far finta che nulla fosse cambiato rispetto al quel 2,4% su cui Luigi Di Maio era pronto a immolarsi solo qualche settimana prima. D'altra parte, per il M5s la propaganda è tutto. E quel che conta non è certo la sostanza ma l'apparenza. Non quel che è, ma quel che potrebbe essere.

Così è andata ieri, con Palazzo Chigi e la potente macchina della comunicazione dei Cinque stelle che hanno messo in scena una gigantesca truffa mediatica. Una supercazzola da far invidia al Conte Mascetti. Ha aperto (...)

segue a pagina 3

RESA DEI CONTI

L'IMBUTO CHE FERMERÀ I GRILLINI

di Augusto Minzolini

La storia potrebbe intitolarsi: «Contorsionismi 5 stelle per uscire dal tunnel». In realtà è la sceneggiatura di una serie di gag da avanspettacolo a cui ha assistito in questi giorni un impresario quasi annoiato, Matteo Salvini, il quale ha in mente un unico epilogo: la Tav si deve fare. Pena lo scioglimento della compagnia di teatro, cioè il governo gialloverde. Si è partiti con il premier Giuseppe Conte che, per solidarietà verso il vice Giggino Di Maio, si è sbilanciato per il no alla Tav, portando tra gli argomenti convincenti anche la previsione che tra qualche decennio i Tir viaggeranno senza guidatore. Se avesse aggiunto anche il «teletrasporto», qualcuno avrebbe potuto pensare che Palazzo Chigi, nell'epoca grillina, si fosse trasformato nella nave spaziale di Star Trek.

Poi, lo stesso giorno, nell'happening dei gruppi parlamentari, lo stato maggiore grillino, all'insegna della fantasia al potere, si è (...)

segue a pagina 4

ALPINISTI MORTI, RECUPERO IMPOSSIBILE

Prigionieri per sempre della tomba di ghiaccio

di Lucia Galli



ULTIMA FOTO Tom Ballard e l'italiano Daniele Nardi

Sono loro. Erano loro: li hanno avvistati fin da mercoledì, quando le ricerche si sono fermate. L'ufficialità, però, è arrivata solo ieri con le parole dell'ambasciatore italiano in Pakistan, Stefano Pontecorvo: «Le ricerche si fermano qui». Daniele Nardi, 42 anni e Tom Ballard, 31, erano dove hanno voluto essere fino all'ultimo: a 5.900 metri, sullo Sperone Mummy del Nanga Parbat. Una macchia rossa come il duvet di Daniele; un'altra blu, come (...)

segue a pagina 12

IL COMMENTO

RECORD DI VENDITE NEI FINE SETTIMANA

Chiudono i negozi quando sono pieni

di Marcello Zacché

L'unica componente che ancora sostiene il Pil in questa nuova recessione è quella dei consumi. Parliamo di prefissi telefonici (+0,1% nel quarto trimestre 2018, come ha certificato l'Istat il 5 marzo) che comunque sono tra i pochi numeri con-

giunturali positivi. E ieri la Cgia di Mestre ci ha confermato che la dinamica dei consumi delle famiglie negli ultimi tempi è positiva, ancorché fragile. Ma gli artigiani sono andati ancora più a fondo e hanno scoperto che i consumi crescono quasi (...)

segue a pagina 7

DECISIONE CHOC

Vaticano: sì al farmaco per cambiare sesso

di Riccardo Cascioli

Anche dal Vaticano arriva la benedizione per il farmaco blocca-pubertà, e nella Chiesa si grida allo scandalo. Il placet è arrivato sotto forma di una intervista compiacente che il portale ufficiale vaticano Vatican News ha fatto alla filosofa del diritto Laura Palazzani, membro della Pontificia Accademia per la Vita e del Comitato Nazionale di Bioetica (Cnb). La Palazzani ha difeso la recente decisione dell'Agenzia del farmaco (Aifa) di inserire fra i medicinali erogabili (...)

segue a pagina 15

CONTROCULTURA

CULLE VUOTE Pochi figli Gli italiani sono a rischio di estinzione

di Matteo Sacchi

da pagina 25 a pagina 27

SFORBICIATO L'ASSEGNO

Ex moglie pigra, meno soldi dal marito

Massimiliano Parente

a pagina 16

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

L'amore, il più pericoloso dei giochi d'azzardo

Coloro che praticano uno sport competitivo si riuniscono fra di loro e creano una comunità di persone che si conoscono personalmente, organizzano riunioni e gare periodiche e hanno al loro interno una gerarchia di valore sportivo. Nelle grandi città vi sono ancora circoli esclusivi, come il circolo degli scacchi, della caccia, del golf, del tennis, di scherma. Ma vi sono anche circoli del gioco di carte come il Bridge e il poker. Questo avviene perché il gioco competitivo produce eccitamento e frustrazione e può diventare violento, perciò ha bisogno di una comunità che condivida gli stessi valori e regole, li rispetta perché li ha interiorizzati, è abituata alla sconfitta come alla vittoria. La competizione si svolge fra uguali di

fronte ad uguali, in un campo sociale di lealtà e di solidarietà. I membri della comunità perciò fungono collettivamente come garanti e giudici di gara al di sopra delle parti in conflitto. Nel gioco d'azzardo l'individuo gioca contro il banco, cioè contro il fato, il destino. È un gioco senza fine, se vinci vuoi vincere di più e, se perdi, ti vuoi rifare. E ora parliamo dell'amore. L'innamoramento è imprevedibile come il gioco, tu metti tutto il tuo affetto, il desiderio su una persona che in fondo non conosci e non ti conosce e ti aspetti che risponda. Ma anche quando ti darà una risposta positiva, non saprai se ti ama nello stesso modo con cui la ami tu. Perciò l'innamoramento sfoglia la margherita in continuazione «mi ama, non mi ama».

Nel gioco dell'amore vi sono due tipi di competizione, con una rivale o quella per conquistare l'amore di chi ami. È questa la competizione decisiva perché con un errore puoi perdere tutto. E non è detto che, facendo tutte le mosse giuste, tu vinca, perché in questo gioco il peso del caso assomiglia più al gioco d'azzardo che a quello del Burraco. A volte l'altro non ti corrisponde qualsiasi cosa tu faccia perché è inadatto, o non è pronto, o è già impegnato, o ha paura di cambiare o perché sei tu ad essere incerto. Ma anche l' analogia col gioco d'azzardo è limitata. Nell'azzardo, come nell'amore erotico se perdi puoi vincere la prossima volta, nell'amore dell'innamoramento se perdi hai perso per sempre.

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO) IL SERVIZIO DI POSTALITÀ È GRATUITO PER TUTTI I TERRITORI

Nei sentimenti la sconfitta può anche essere definitiva

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carlino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.



1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1956

IL GIORNO

DOMENICA 10 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 59 | ANNO 20 - Numero 68 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANO, IN AZIONE IL SISTEMA AUTOMATICO

Altra brusca frenata Nove feriti sul metrò

PALMA e VAZZANA ■ A pagina 18



SONDRIO, LA STORIA

Vuol donare un rene al nipote

«È normale:
ne ha bisogno»

ZAMBON ■ A pagina 17

CAPSULE GOURMET

ristora

L'EDITORIALE

di SANDRO NERI

APPESI A UN FILO

A MILANO, durante il pranzo per il suo 46° compleanno, seduto a fianco dell'ex capitano rossonero giura: «Come Franco Baresi, io non cambio maglia». Una solenne dichiarazione di fedeltà che assume un chiaro significato politico. Il vicepremier Matteo Salvini non intende venir meno al contratto di governo con il Movimento 5 Stelle, ma qualora ciò si rivelasse inevitabile, certamente non vorrebbe essere tacciato di tradimento. Sono ore decisive per la questione Tav, che non mette in gioco soltanto il futuro del governo, ma anche la credibilità internazionale dell'Italia, che ha assunto impegni precisi rispetto alla realizzazione di quell'opera e ora potrebbe disattenderli a causa della radicale opposizione ai lavori da parte degli alleati pentastellati. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte nelle ultime ore ha moltiplicato i suoi tentativi di mediazione al fine di trovare una soluzione di compromesso che eviti di far perdere la faccia all'esecutivo ma anche e soprattutto ai grillini, che dell'opposizione alla Tav hanno fatto un cavallo di battaglia fin dalla nascita del Movimento.

[Segue a pagina 2]

Conte rinvia ma la Tav va avanti

Stop per sei mesi ai bandi. Replica la società: domani si parte

TROISE, COLOMBO e POLIDORI ■ Alle pagine 2 e 3

TRAGEDIA I CORPI DEGLI ALPINISTI A 5.900 METRI. RESTERANNO LÌ



TOMBA di GHIACCIO

PROSPERETTI e BONZI ■ Alle pagine 6 e 7

La foto dei cadaveri di Daniele Nardi e Tom Ballard sul Nanga Parbat scattata dall'elicottero dei soccorsi

IL RETROSCENA

Tra Lega e M5s resa dei conti dopo le europee

COPPARI ■ A pagina 4

DIVORZIO ALL'ITALIANA



Ex moglie scansafatiche, niente assegno

PASSERI ■ A pagina 10

QUOTIDIANO DONNA

Balivo risponde «Mamma a casa? No, tieni il lavoro»

La posta di Caterina ■ A pagina 15

Sesso con l'allievo, insegnante indagata

Prato Lui ha 13 anni, la donna 35. Nasce un bimbo ma lei nega tutto | BIAGIOTTI ■ A pagina 8

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



MERCOLEDÌ DA LEONI



Surf e guerra Addio alla star del film cult

BOGANI ■ A pagina 12

L'INTERVISTA



Divina Ralli «Dal Testaccio a Hollywood»

DANESE ■ A pagina 24

OTTOCENTO

L'ARTE DELL'ITALIA TRA HAYEZ E SEGANTINI

FORLÌ - MUSEI SAN DOMENICO
9 FEBBRAIO - 16 GIUGNO 2019

www.mostraottocento.com





Oggi Alias Domenica

STAROBINSKI, intervista sulla critica allo studioso scomparso; i racconti allo specchio di Marcel Schwob; gli abbigliamento di Frida Kahlo a NY



Marielle Franco

MARTEDI CON IL MANIFESTO 4 pagine speciali a un anno dall'assassinio dell'attivista brasiliana. Le sue lotte e i suoi sogni, incubo di Bolsonaro



L'Ultima

PALESTINA Sinistra e donne in lotta: intervista a Khalida Jarrar, leader del Fplp. Per Israele una «sowersiva» Michele Giorgio pagina 12

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

DOMENICA 10 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 59

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

A CARACAS IL BUIO DEL MONDO

TOMMASO DI FRANCESCO

Ieri su questo giornale Alberto Negri raccontava come, dopo otto anni, non sia ancora finita la giostra sanguinosa della guerra in Siria. Con la sua scia di vittime, di migrazioni in massa, di terrorismo di ritorno a casa dei foreign fighters. Le spoglie delle macerie che restano vengono ancora contese proprio da chi, Stati Uniti, Turchia e Arabia Saudita - intervenuti con lo schieramento degli «Amici della Siria» dov'erano in prima fila tanti Paesi europei a cominciare dalla Gran Bretagna e dalla Germania - non solo non ha combattuto l'integralismo armato e criminale dell'Isis, ma di quello si è servito per distruggere il Paese tentando, ma senza riuscirci stavolta, la stessa operazione di destabilizzazione avviata con la guerra Nato in Libia. Bene. Mentre questo circo è ancora in piedi, ecco che in un altro emisfero, e sempre con la parola d'ordine dell'«intervento umanitario», un nuovo luna park si allestisce in Venezuela da nuovi «amici», stavolta del Venezuela.

Gli «amici» hanno iniziato una campagna di sostegno all'«autoproclamato presidente Guaidó e contro il «dittatore» Maduro - inesorabilmente giudicato come dittatore. Nonostante che in quel Paese dall'avvento di Chavez nel 1998 a oggi di elezioni, locali, politiche e presidenziali, quasi tutte con partecipazione dell'«opposizione, ce ne siano state 25, tutte vinte dai governi «bolivariani» in carica, tranne due invece perse.

— segue a pagina 8 —

VENEZUELA, PROVE DI GOLPE

Piazze contro nel black-out

Non si è ancora chiuso il black-out senza precedenti che ha messo in grave difficoltà il Venezuela. Governo e opposizione si sono fronteggiati nelle manifestazioni durante le quali è stata data una ben diversa interpretazione del black-out.

L'autoproclamato presidente ad interim Juan Guaidó ha provato a capitalizzare il disagio provocato dalla lunga interruzione di elettricità. «Convoco tutto il popolo venezuelano a scendere in massa per le strade contro il regime usurpatore».

La marcia anti-imperialista, invece, convocata da Maduro in occasione del quarto anniversario del decreto esecutivo di Obama contro il Venezuela, non poteva non trasformarsi in una denuncia contro il sabotaggio elettrico: «È l'imperialismo che sta attaccando - ha dichiarato il presidente dell'Assemblea costituente Diosdado Cabello. Non mancano le voci e gli allarmi: quelle di morti negli ospedali di Caracas, sono state smentite dalla sindacata

CORREGGIA, FANTI PAGINE 8,9

Pomigiano, Conte e Di Maio allo stabilimento Leonardo foto LaPresse



Con una lettera alla società Telt Conte ottiene un compromesso che fa cantare vittoria ai 5 Stelle. Domani partono gli «avvisi di gara» francesi per il Tav. Basta non chiamarli «bandi». Prevista clausola di dissoluzione. Salvini: «Nessuno vince o perde». La crisi è solo rinviata

pagine 2,3

all'interno



LEGGE 40

Filomena Gallo: «Un cumulo di divieti smontati in 15 anni»

Parla l'avv. Filomena Gallo (segretaria dell'Associazione Coscioni) che ha condotto e vinto tutte le battaglie davanti alla Consulta per smontare pezzo per pezzo la legge 40 sulla fecondazione assistita che compie 15 anni. «Oggi festeggiamo anche i due anni di Martina, nata grazie alla Corte costituzionale che abolì il divieto di accesso alla Pma per le coppie fertili portatrici di malattie genetiche»

ELEONORA MARTINI A PAGINA 5

Algeria in piazza Incapace di reagire il clan Bouteflika chiude le università

Senza reali risposte per i milioni di algerini che da due settimane scendono in piazza contro il quinto mandato di Bouteflika, il governo prende un'inutile scorciatoia: ieri le vacanze di primavera delle università sono state anticipate. Per chiudere, di fatto, i campus e impedire la mobilitazione. Ma docenti e studenti reagiscono subito: già oggi saranno in piazza contro il clan del presidente.

GIULIANA SGRENA A PAGINA 7

Giuseppe Plazzi

I tre fratelli che non dormivano mai e altre storie di disturbi del sonno

In libreria dal 7 marzo



ilSaggiatore

Pd tutto da rifare

Quello che le primarie non dicono

ANTONIO FLORIDA

Il Pd è giunto alle sue primarie sull'orlo del collasso: al bivio tra dissoluzione e sopravvivenza. L'esito è certo un segno di vitalità, ed è comprensibile un diffuso senso di sollievo; Ma sono davvero fuori luogo alcune ritorsioni («avete visto? non siamo morti!»)

— segue a pagina 6 —

FONDAZIONE DI VITTORIO

Mille euro persi in 7 anni I salari restano al palo



Nel rapporto con le cinque maggiori economie Ue l'Italia è ferma. Retribuzioni stagnanti, aumenta il lavoro povero, calo drammatico degli investimenti: 2,4 milioni di lavoratori precari guadagnano 5 mila euro all'anno, 4,3 milioni dipendenti hanno una retribuzione lorda fino a 10 mila euro all'anno CICCARELLI A PAGINA 4

Crescita

Salari più alti contro l'eutanasia dell'Eurozona

MAURO GALLEGATI

Da 12 anni la Germania viola le regole europee che prevedono che non si possa avere un saldo positivo della bilancia commerciale superiore al 6% del Pil nella media di tre anni. Una regola per evitare che i paesi forti scarichino su quelli deboli gli squilibri commerciali.

— segue a pagina 4 —

biani

VERONA, BALCONE DI GIULIETTA. "WORLD CONGRESS OF FAMILIES"



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 COUVI-N° 68 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 20/01, L. 662/98

Fondato nel 1892



Domenica 10 Marzo 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDNA I PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO L.10

Mancinelli (Ancona)
La donna-sindaco più brava al mondo «Dal 9 marzo in poi la strada è lunga»
Picone a pag. 15



Misteri azzurri
Ferlaino: «Maradona? Spiato dai miei dirigenti così cercai di tutelarlo»
Rossi a pag. 24



Il premio al regista
Carlo Verdone re della commedia «Il prossimo film sarà sull'amicizia»
Fiore a pag. 20



Caos Tav, Conte prende tempo

►Palazzo Chigi rinvia i contratti con un cavillo giuridico ma i bandi partono ugualmente. Fragile tregua nel governo. Di Maio esulta, malumori tra i 5Stelle. Salvini: l'opera si farà

Il commento/1
Come galleggiare fino alle Europee senza decidere

Alessandro Campi

Quando si hanno idee o prospettive d'azione difformi, in politica si ricorre al compromesso: arte nobile anche se assai vilipesa dal momento che praticarla richiede doti (dalla prudenza alla capacità di valutare il contesto, le alternative e gli interlocutori) che non tutti hanno. Compromesso o mediazione vuole dire cercare una soluzione che sia la sintesi razionale tra proposte in partenza divergenti.

Continua a pag. 51

Il commento/2
Treni, Bagnoli e Caravaggio l'Italia del no

Francesco Durante

Confesso di non aver palpato di particolare passione all'insorgere della querelle su Caravaggio e le Sette opere di misericordia, prima concesse poi negate al museo di Capodimonte per la grande mostra che si inaugurerà in aprile. All'inizio avevo semplicemente pensato che si trattasse del solito duello tra coloro che, in base a una rispettabilissima opinione, ritengono che le opere d'arte non debbano mai essere rimosse dal luogo in cui sono state collocate ab origine.

Continua a pag. 50

Caos Tav, una lettera è stata inviata dal governo alla Telt per autorizzare l'approvazione dei bandi per i 2,3 miliardi del tunnel di base con la clausola di dissolvenza; un cavillo giuridico che consentirebbe di prendere tempo. Conte: «Telt non farà gare, solo attività preliminari». La decisione segna una fragile tregua tra Lega e M5S. Di Maio: «Questione risolta, grande successo»; ma tra i suoi cresce il malumore. Salvini: «I bandi partono, farò di tutto perché si faccia». Il Comité Lyon-Turin: «Bruciaci 300 milioni». Le opposizioni attaccano.

Ajello, Conti, Lo Dico, Pirone servizi da pag. 2 a 5

Le inchieste del Mattino

Sud, le grandi occasioni buttate al vento

Nando Santonastaso

Si chiamava "Il viaggio di Ettore", fu presentato al Torino film festival del 2013 per la regia di Lorenzo Ciolfi. Raccontava in 25 minuti l'amarezza di un operaio genovese che torna a Napoli per rivedere la sua Italsider, nella quale ha lavorato per 20 anni, e scopre che l'acciaieria non c'è più. E con essa



quasi tutta la Napoli industriale che conosceva e di cui aveva fieramente fatto parte. Un viaggio amaro ma in fondo anche il paradigma di una storia industriale del Mezzogiorno nella quale le occasioni di sviluppo perdute, come quella di Bagnoli, fanno comunque notizia.

Continua alle pagg. 6 e 7

L'analisi

Due condizioni per evitare il declino Ue

Romano Prodi

Con l'avvicinarsi della campagna elettorale per le elezioni europee si cominciano a presentare le piattaforme e i programmi dei leader e dei partiti. La più autorevole visione sul futuro dell'Europa è stata espressa nei giorni scorsi dal presidente francese Macron, con un messaggio pubblicato su molti tra i principali quotidiani europei. Un messaggio che esordisce elencando i grandi successi storici dell'Unione Europea e prosegue poi con proposte concrete.

Continua a pag. 50

La storia Napoli, l'uomo era stato condannato per evasione fiscale



La famiglia Mancinelli: Giorgio, 72enne disabile, rischia di andare in carcere. AL ESSANCIRO GAROFALINO/FOTOFES

Cieco, a 72 anni dovrà andare in cella: no ai domiciliari per lo Spazzacorrotti

Giuseppe Crimaldi in Cronaca

Napoli, decapitata la Paranza: «Raid da guerra urbana»

Sgominato il racket delle pizzerie del centro Pagava anche Di Matteo: «Ora sono sereno»

Giuseppe Crimaldi
Leandro Del Gaudio

«Raid da guerra urbana»: così i magistrati che hanno decapitato la Paranza dei bambini, ordinando gli arresti di 4 esponenti del gruppo camorristico dei Sibilo, definiscono le azioni del clan. Gli investigatori contestano al gruppo anche l'estorsione ai locali di Napoli ultimamente nel mirino del racket. Il titolare della pizzeria Di Matteo: «Ora sono sereno».

In Cronaca

Il caso

La prof ha un figlio dall'alunno 13enne scatta la denuncia

Docente delle Medie di Prato indagata per violenza sessuale nei confronti di un alunno 13enne. La docente ha avuto un bimbo. Le verifiche dei pm potrebbero indirizzarsi quindi anche sulla paternità del piccolo.

Allegri a pag. 16

Un Paese al collasso

Venezuela, morti per il blackout sfida in piazza tra manifestanti

Almeno 17 persone sono decedute negli ospedali venezuelani a causa del blackout elettrico che per due giorni ha messo in ginocchio il Venezuela: lo denuncia su Twitter un medico. A Caracas le unità antisommossa della polizia, che avevano tentato di impedire la concentrazione dei manifestanti convocati dal leader dell'opposizione Juan Guaidó si sono ritirate lasciando lo spa-

zio libero per la protesta. Madduro ha denunciato che il blackout è stato causato da una serie di «attacchi cibernetici, elettromagnetici e fisici», in una operazione di «sabotaggio criminale» organizzata dagli Stati Uniti e messa in atto con la complicità di «sabotatori golpisti» infiltrati nell'azienda per la distribuzione dell'elettricità.

Spalla a pag. 18





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 88 ITALIA
Sped. in A.P. 01333/2002 conv. L. 4/2004 art. 1, c. 1 DCB RM

NAZIONALE



Domenica 10 Marzo 2019 • I di Quaresima

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Aveva 73 anni
Jan M. Vincent
addio al surfista
ribelle di quel
mercoledì da leoni
Satta a pag. 23



Innovazione
Tunnel sottomarino
per i fiordi norvegesi
«Si può realizzare
anche nello Stretto»
Malfetano a pag. 13



Il posticipo
Inzaghi: «Carichi
dopo il derby
Lazio a Firenze
per vincere»
Bernardini nello Sport



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

Conte rinvia, ma la Tav va avanti

►L'escamotage giuridico: non partono i bandi ma gli avvisi. Telefonata a Macron e Juncker. Fragile tregua Salvini-Di Maio. Il leader leghista: «L'opera non è bloccata». Malumori nel M5S

Risposta all'Eliseo
Due condizioni
per evitare
il declino Ue

Romano Prodi

Incapaci di sintesi
Come galleggiare
fino alle Europee
senza decidere

Alessandro Campi

Quando si hanno idee o prospettive d'azione differenti, in politica si ricorre al compromesso: arte nobile anche se assai vilipesa dal momento che praticarla richiede doti (dalla prudenza alla capacità di valutare il contesto, le alternative e gli interlocutori) che non tutti hanno. Compromesso o mediazione vuole dire cercare una soluzione che sia la sintesi razionale tra proposte in partenza divergenti. Rispetto a questo modo di procedere, bisogna dare atto all'attuale governo d'aver inventato un metodo innovativo: invece di bilanciare le loro diverse visioni in vista di un accordo che sia di vantaggio per tutti (inclusi, se possibile, gli italiani che dovrebbero guidare verso un relativo benessere) Lega e M5S si limitano a farle convivere. L'importante per loro non è scegliere, dopo essersi confrontati magari anche duramente, ma tenere il punto rispetto al proprio elettorato, ovvero temporeggiare sperando che si trovi un cavillo legale, un espediente o un fattore esterno che aiuti a sbrogliare la matassa.

Continua a pag. 18

ROMA Un cavillo ha sgonfiato la bolla della paventata crisi di governo sulla Tav: il premier Conte guadagna tempo. In sostanza domani invece di far partire i bandi degli appalti partiranno gli «inviti a presentare la candidatura» («Avis de marchés», secondo la legge francese) revocabili entro sei mesi secondo una clausola di dissoluzione. Telefonata a Macron e Juncker. Fragile tregua tra Salvini e Di Maio. Il leader leghista: «L'opera non è bloccata». Crescono i malumori M5S. Conte, Lo Dico, Mancini, Pirone e Pucci da pag. 2 a pag. 5

Lo spacca-Italia svuota Roma
L'Autonomia slitta a giugno
Gli industriali: Raggi assente



Alberto Gentili

Il progetto dell'autonomia regionale si impantana e slitta a giugno. Intervista a Tortorello (Unindustria) - «Rischi per Roma Raggi assente». A pag. 7

L'intervista
Gentiloni: «Governo esaurito
il Pd ora è pronto a ripartire»



Mario Ajello

Il governo ormai è esaurito, il Pd può ripartire. Paolo Gentiloni in un'intervista al Messaggero lancia il nuovo corso dem. A pag. 9

Con l'avvicinarsi della campagna elettorale per le elezioni europee si cominciano a presentare le piattaforme e i programmi dei leader e dei partiti. La più autorevole visione sul futuro dell'Europa è stata espressa nei giorni scorsi dal presidente francese Macron, con un messaggio pubblicato su molti tra i principali quotidiani europei. Un messaggio che esordisce elencando i grandi successi storici dell'Unione Europea e prosegue poi con proposte concrete. Continua a pag. 18

Nanga Parbat. L'alpinista di Sezze al figlio: «Non mollare mai»



I corpi di Nardi e Ballard a 5.900 metri di altezza. A lato, Daniele Nardi

Nardi e Ballard sono morti. «Resteranno lassù»

Arditò e Forlivesi a pag. 15

Reddito, con la card si potranno comprare anche mobili e vestiti

►In tre giorni arrivate 340 mila domande tra Caf, uffici postali e canale telematico

ROMA Meno limiti alla card del Reddito di cittadinanza: si potranno comprare anche vestiti e mobili. Lo sta valutando il governo, finora la lista delle spese consentite era limitato a cibo e farmaci. In tre giorni si sono contate 340 mila domande tra uffici postali, Caf e canale online. Disoccupazione e assegni alle famiglie, molti i bonus cumulabili con il sussidio. Bisozzi e Pacifico a pag. 10

Protesta italiana
Olio, asse Madrid-Tunisi
per aggirare i controlli

La crisi del settore c, soprattutto, l'offensiva di Spagna e Tunisia per evitare i controlli di qualità nella Ue. Protesta italiana. Ottaviano a pag. 11

La relazione proibita
Prato, fa un figlio
con l'alunno 13enne
prof denunciata

Michela Allegri

Una relazione proibita e illegale, nata sfogliando i libri di scuola. Tredici anni lui, trentacinque lei: era la professoressa che, al pomeriggio, gli dava lezioni private a casa sua, per recuperare i brutti voti presi in classe. Ora, la donna è indagata per atti sessuali con minorenni: avrebbe avuto rapporti intimi con il ragazzino ed è stata denunciata. Accade a Prato.

A pag. 14

ESEMPLARE

THE NEW SPRING/SUMMER 2019 REPET SHELL JACKET
ECO JACKET - 100% RECYCLED PADDING - WATER REPELLENT

ENTIRE MEN'S COLLECTION ON ESEMPLARE.COM

TORO, LA RISCOSSA È DIETRO L'ANGOLO

Buona domenica, Toro! Siamo nelle vostre mani... Urano, nel corpo umano governa le mani e oggi si congiunge per la prima volta con la Luna e Marte nel vostro segno, influendo che avrà importanti conseguenze per il vostro e il lavoro di tutti. Finanze in primo piano. Immediata la possibilità di una vostra riscossa in campo pratico, ma è l'amore, la famiglia, sono gli affetti e le passioni, che danno la forza per affrontare le incognite. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 35

* € 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 Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport. Stadio € 1,20. Nel Molise, il Messaggero • Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Corriere dello Sport. Stadio € 1,50.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

DOMENICA 10 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 59 | Anno 20 - Numero 68 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



EMILIA ROMAGNA

«Grandi opere, aprite i cantieri»

ROSATO ■ A Pagina 4



NODO MIGRANTI Le Coop sociali: «Penalizzate dal Decreto sicurezza»

TASSI ■ In Cronaca di Imola

CAPSULE GOURMET

L'EDITORIALE

di PAOLO GIACOMIN

IL GOVERNO FA MELINA

FERMATE il treno, non voglio scendere. Il premier Conte aziona il freno di emergenza per evitare che il governo si sfracelli ad alta velocità sui bandi della Tav. La soluzione è un pannicello caldo: andate avanti solo se tra sei mesi possiamo tornare indietro. Ma non è solo questione di Tav. Ieri a Bologna si sono ritrovati industriali, artigiani, commercianti, agricoltori per chiedere al governo di sbloccare le grandi opere.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di LUIGI CAROPPO

I CATTIVI MAESTRI

ALZI la mano chi non ha mai, da giovane studentessa, fatto il viso rosso di fronte al prof colto che affascina col capello sale e pepe ma anche con la lezione di filosofia che ti fa scoprire pensieri e mondi diversi. E chi non ha mai avuto un batticuore, almeno una volta, guardando la nuova professoressa dai capelli mossi e dalla capacità di spiegare un composto chimico con la facilità della ricetta del dolce fatto in casa.

■ A pagina 8

Conte rinvia ma la Tav va avanti

Stop per sei mesi ai bandi. Replica la società: domani si parte

TROISE, COLOMBO e POLIDORI ■ A p. 2 e 3



TRAGEDIA I CORPI DEGLI ALPINISTI A 5.900 METRI. RESTERANNO LÌ

TOMBA di GHIACCIO

PROSPERETTI e BONZI ■ Alle pagine 6 e 7

La foto dei cadaveri di Daniele Nardi e Tom Ballard sul Nanga Parbat scattata dall'elicottero dei soccorsi

ndc

IL RETROSCENA

Tra Lega e M5s resa dei conti dopo le europee

COPPARI ■ A pagina 5

DIVORZIO ALL'ITALIANA



Ex moglie scansafatiche, niente assegno

PASSERI ■ A pagina 10

QUOTIDIANO DONNA

Balivo risponde «Mamma a casa? No, tieni il lavoro»

La posta di Caterina ■ A pag. 15

Sesso con l'allievo, insegnante indagata

Prato Lui ha 13 anni, la donna 35. Nasce un bimbo ma lei nega tutto

BIAGIOTTI ■ A p. 8

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



MERCOLEDÌ DA LEONI



Surf e guerra Addio alla star del film cult

BOGANI ■ A pagina 12

L'INTERVISTA



Divina Ralli «Dal Testaccio a Hollywood»

DANESE ■ A pagina 24

OTTOCENTO

L'ARTE DELL'ITALIA TRA HAYEZ E SEGANTINI

FORLÌ - MUSEI SAN DOMENICO
9 FEBBRAIO - 16 GIUGNO 2019

www.mostraottocento.com



È L'ENERGIA CHE MUOVE IL MONDO. Noi facciamo muovere l'energia. **EUROPAM** Gruppo Gas e Luce

DOMENICA 10 MARZO 2019

IL SECOLO XIX

E Europam.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CCCCIII - NUMERO 59, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

L'EX KUCKA SPINGE IL PARMA GENOA BEFFATO TRA LE PROTESTE

GLI INVIATI ARRICHELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 38-41



OGGI L'ATALANTA AL FERRARIS

Lo sfogo di Ferrero «Non vengo la Samp»

BASSO / PAGINE 42 E 43

INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 6
economia & marittimo	pagina 12
genova	pagina 16
xte	pagina 33
cinema/tv	pagina 32/37
sport	pagina 38

Palazzo Chigi: sì agli avvisi di partecipazione ma non ai contratti

Conte congela le gare sulla Tav

Crisi di governo più lontana

Il premier a Macron e Juncker: serve più tempo I Cinquestelle esultano. La Lega: non è finita

Rientrano i venti di crisi sul caso Tav che avevano soffiato impetuosamente contro il governo negli ultimi giorni. Il premier Conte mette a punto l'escamotage giuridico che consente al governo di prendere altri sei mesi di tempo prima di decidere definitivamente sulla sorte della Torino-Lione e lo comunica telefonicamente a Macron e Juncker. Esulta il Movimento Cinque Stelle, mentre ben diverso appare l'umore di Matteo Salvini che è costretto ad accettare la mediazione con gli alleati di governo: i bandi che si trasformano in manifestazione di interesse e su tutto la cosiddetta clausola di dissolvenza: la possibilità per lo Stato italiano di annullare la procedura senza oneri e obbligo di risarcimento. Un istituto paradossalmente previsto dal diritto francese.

CECCHI DE' ROSSI, LOMBARDO, TROPEANO E ZANDAN / PAGINE 4 E 5



IL COMMENTO

GIOVANNI ORSINA

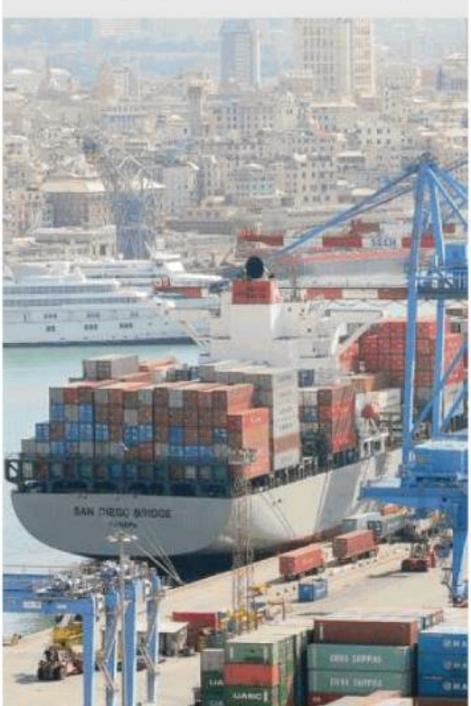
IL MOVIMENTO NELLA TRAPPOLA

L'ARTICOLO / PAGINA 5

Via della Seta, gli Usa avvertono: il patto con la Cina mette a rischio il ruolo dell'Italia dentro la Nato

Gli Usa sono preoccupati per l'accordo sulla Via della Seta tra Italia e Cina, che riguarda lo sviluppo delle infrastrutture e vede in prima fila il porto di Genova (nella foto). E avvertono che la firma potrebbe compromettere il ruolo italiano all'interno nella Nato.

L'INVIATO MASTROLILLI E BARONI / PAGINE 2 E 3



GLI OPERATORI

Alberto Quarati / PAGINA 2

«Il Porto di Genova si aprirà al mondo»

L'ESPERTO TEDESCO

L'articolo / PAGINA 3

Feld: difesa comune per cementare l'Ue

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Ho un dubbio: il giovane Leonardo oggi entrerebbe gratis nei musei?

È un po' di cattivo gusto, lo capisco, mettersi a parlare di cultura in questi giorni, con il Paese riverito, arrovelato, spiacciato nell'intenso e universale dibattito sul quesito che squassa il governo e le coscienze di tutti, si Tav o no Tav? Sì, non è questo il momento di tirare fuori la cultura, se non altro per rispetto delle istituzioni; ma ora confesserò, un tempo sono stato No Tav, poi mi son fatto Sì Tav, e ora sono addiventato a un disgraziato Non se ne può più Tav, e mi dispiace, mi dispiace per il Paese e anche per il mio buon nome, ma adesso per un po' ne ho a basta.

Così ora vi intrattengo su un tema minore ma assai più rilassante: a che punto siamo con la cultura nel Paese? Ma bene, benissimo, direi. Ogni mattino il ministero per i Beni e le attività culturali mi dà la sveglia via radio con un annuncio sensazionale, i musei statali resteranno a gratis per i ragazzi d'Italia per un sacco di domeniche all'anno, e lo saranno anche per i più grandicelli, per gli studenti universitari, purché frequentanti "facoltà a indirizzo culturale".

Eccoci qua, la cultura, la cultura elevata alla nobiltà celeste dell'alma mater studiorum. Che però, messa così ci pone un fastidioso dubbio, non semplicemente semantico ma di fastidiosa sostanza: quali sono le facoltà che indirizzano alla cultura?

SEBUE / PAGINA 11

AZIENDA IN CRISI, VIA I TECNICI IMPEGNATI SUL DRONE E ALTRI PROGETTI

La fuga degli ingegneri da Piaggio Aerospace

Sarebbero una cinquantina i dipendenti qualificati che negli ultimi mesi hanno lasciato Piaggio Aerospace in crisi. Si tratta di ingegneri e tecnici impegnati in progetti strategici come quello

del drone. Per il commissario Vincenzo Nicastro «si tratta di un fatto fisiologico durante i piani di risanamento aziendale, ma invertiremo la tendenza».

G. FERRARI / PAGINA 12

Europam.it

EUROPAM GAS E LUCE

ECCO PERCHÉ LA "SENSAZIONALE SCOPERTA" VA RIDIMENSIONATA

Niente barriere coralline in Puglia ma sarà solo questione di tempo

FERDINANDO BOERO

Probabilmente sarà solo questione di tempo, ma parlare oggi di barriere coralline nel mare pugliese è prematuro. La "sensazionale scoperta" che sta facendo il giro dei media altro non è che una biostruttura normale alle nostre latitudini. Ciò

non vuol dire che in futuro non avremo anche nel Mediterraneo le barriere coralline tropicali. Il riscaldamento rende infatti insospiti i mari dove vivono oggi e trasforma il Mediterraneo nell'habitat ideale.

L'ARTICOLO / PAGINA 35

IL GIOVANNI DELLE BANDE NERE

Il mare restituisce l'incrociatore

FABIO ALBANESE

Settantasette anni dopo l'affondamento al largo di Stromboli, dagli abissi riemerge la figura dell'incrociatore "Giovanni delle Bande Nere", affondato da un sommergibile inglese mentre navigava verso La Spezia.

L'ARTICOLO / PAGINA 35

LE MIGLIORI SOLUZIONI PER:

CASA CONDOMINIO AZIENDE

Per saperne di più 010-7227277

EUROPAM GAS E LUCE



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con
Suor Smerilli
L'ECONOMIA
RIPENSI SE STESSA
PER RITROVARE
LA SUA VERA ANIMA

di Paolo Bracco
— a pagina 20

Consigliera economica
di Papa Francesco.
Suor Alessandra Smerilli



Cdp sale all'8,7% di Tim — Antonella Olivieri p. 5 Milan, i sauditi contattano Elliott — Carlo Festa p. 11 Banca Ifis, Fürstenberg silura l'ad Bossi — Vito Lops p. 5

domenica

La mostra a Palazzo reale Benvenuti nello zoo di Orfeo

di Agosti e Stoppa
— a pagina 17



Furti di civiltà Napoleone, ladro di storie altrui

di M. Bucciantini — a pagina 19

lifestyle

Giappone Il rito del ciliegio in fiore Istantanea bellezza

di Stefano Carrer — a pagina 13



In casa Design, equilibrio tra linee e spirito

di Fabrizia Villa — a pagina 15

lunedì

Domani con il Sole 24 Ore Corsa al forfait: 70 casi risolti Il nuovo 730

Compromesso sulla Tav: via agli avvisi Telt, fondi Ue salvi

Tregua. Intesa Lega-M5S: ok a procedura per il tunnel ma con clausole di dissolvenza Conte scrive alla società: opera da rivedere

Compromesso in extremis Lega-M5S sulla Tav: Telt avviserà la gara per il tunnel di base con le manifestazioni d'interesse, con la «clausola di dissolvenza» che consente alla società di non dare seguito alla procedura senza penalità. Il premier Conte ha affidato in una lettera a Telt la volontà di «rivalutare la

realizzazione dell'opera». Dichiarazione che non preclude all'avvio della gara ed evita a Roma di perdere 300 milioni della Ue. In Piemonte resta il pressing: ieri flash mob del Comitato Sì, confronto tra 33 sigle di imprese e sindacati e deputati regionali. **Flammeri, Perrone, Santilli e Greco** — a pag. 3

IL SOTTOSGREGARIO SÌ: ORA UN SUPERCOMMISSARIO
Il gioco dell'oca degli appalti:
36 tappe e fino a 7 anni per un cantiere

Giorgio Santilli — a pag. 2

INTERVISTA. MÁRIO CENTENO

«L'Italia attui la Finanziaria e fermi il calo della fiducia»

Beda Romano — a pag. 4



Eurogruppo
Mário Centeno

Antiquorum.swiss

Antiquorum Auctions, leader mondiale nella vendita all'incanto di orologi, medaglie e stampe, è lieto di invitare le Signore.

Venite per una valutazione gratuita e senza alcun impegno dei vostri preziosi segretamenti, da uno dei nostri esperti di fama mondiale.

Vi aspettiamo i giorni 11-12 Marzo ed i giorni 8-9 Aprile presso i nostri uffici in Piazza Duomo a Milano

Si riceve su appuntamento, per informazioni o prenotazioni contattare:

Dr. Giovanni Vares Director & Watch Expert

ANTIQUEURUM GENEVE SA
Piazza Duomo, 21 - 20121 MILANO
Tel. +39 02876623
milan@antiquorum.swiss

GERUSALEMME. I NEOCATECUMENALI PAGANO 5 MILIONI



Gerusalemme. Il Monte degli Ulivi e lo scorcio sulla città

Getsemani, venduta la terra di Don Verzè

di Carlo Marroni

Mezzo ettaro. Esattamente 4,73 metri quadrati. Con l'aggiunta di un piccolo fabbricato ad un piano di una sessantina di metri, in pietra. Un terreno sassoso con qualche pianta qua e là. Ma adagiato sulla montagna più famosa della storia dell'uomo. E con una

vista spettacolare sulla città più venerata e contestata al mondo, da sempre, Gerusalemme. È il Monte degli Ulivi. E sulla sommità del rilievo che supera gli 800 metri, nel versante nord, il piccolo terreno è passato di recente di proprietà.

— Continua a pagina 7

FISCO E PARLAMENTO UE

SENZA RISORSE PROPRIE L'EUROPA NON SI FA

di Sergio Fabbrini

Le elezioni per il Parlamento europeo del prossimo maggio stanno dando vita a una nuova frattura politica, quella tra sovranisti ed europeisti. Finora, il Parlamento europeo si era strutturato intorno alla frattura (tipica dei parlamenti nazionali) che oppone i partiti del centro-destra ai partiti del centro-sinistra. Tra il Partito del popolo europeo (centro-destra) e i Socialisti e Democratici (centro-sinistra) c'erano differenze relativamente alle politiche economiche e sociali, ma entrambi condividevano una visione favorevole all'integrazione continentale. Ciò ha reso possibile, peraltro, la formazione di periodiche alleanze tra di loro. Tra il 1979 (prima elezione diretta del Parlamento europeo) e il 2014 non sono mancati parlamentari anti-integrazionisti, ma si è trattato di gruppi sparuti con un ruolo marginale (se non nullo) nei lavori parlamentari. Già nelle elezioni del 2014 sono cresciuti i partiti euro-sceicchi, ma sarà soprattutto nelle elezioni del prossimo maggio 2019 che la sfida sovranista si farà sentire. Ciò non significa che la sinistra e la destra sono sparite ma, piuttosto, che tale divisione è divenuta meno rilevante della frattura tra europeisti e sovranisti. Tant'è che i principali partiti europeisti sono sempre meno accomodanti verso le componenti sovraniste al loro interno (di qui la spinta all'espulsione del partito ungherese sovranista Fedesz dal Partito del popolo europeo e del partito socialdemocratico rumeno dai Socialisti e Democratici).

— Continua a pagina 10

Nozze Deutsche-Commerzbank, il dossier all'attenzione dei cda

CREDITO

Nei giorni scorsi il primo via libera a trattare da parte del board guidato da Sewing

Deutsche bank avrebbe dato la scorsa settimana il via libera a trattare con Commerzbank per studiare la realizzabilità di una fusione. I primi contatti informali tra le due banche si sarebbero già tenuti sia pur a un livello molto preliminare. La fusione tra la prima e la seconda banca privata in Germania è fonte di speculazioni da anni, ma l'ipotesi sta montando, almeno come Piano "B" per Berlino e per le due stesse banche, in un contesto economico e politico molto volatile e che rischia di peggiorare quest'anno. Entrambe le banche sono in difficoltà per uscire velocemente dalle secche con le proprie forze. **Isabella Butacchi** — a pag. 5

INCHIESTA

15
È il costo in miliardi di euro della riforma stimato dalle utility italiane

Acqua pubblica L'allarme delle utility: la riforma costa troppo

Sara Monaci — a pag. 6

ANNIVERSARI

312
È l'aumento in percentuale registrato dall'indice S&P 500 dal 9 marzo del 2009

Mercati Wall Street, 10 anni di Toro l'hanno quadruplicata

Maximilian Cellino — a pag. 8

LETTERA AL RISPARMIATORE

Intesa, più bancassurance a sostegno dei ricavi

di Vittorio Carlini — a pagina 9

BREXIT

PERCHÉ THERESA MAY PUÒ FARGELA

di Marcello Minenna

Soft-Brexit, hard Brexit o rinvio, queste le opzioni sul tappeto nei prossimi giorni prima della scadenza ultima per il divorzio (29 marzo). Un rinvio prolungerebbe il clima di incertezza mai sopportato da entrambe le sponde della Manica anche perché potrebbe diventare un remain. Per l'alternativa hard Brexit, cioè nessun accordo, sono state approntate varie tutele incluse linee di credito in valuta (currency swap lines) tra la Bank of England e le principali banche centrali del pianeta per scambiarsi liquidità in caso di necessità. Simili misure, tuttavia, difficilmente compenserebbero lo spiazzamento prodotto da un hard Brexit sulla finanza anglosassone. In tal caso il Regno Unito perderebbe il periodo di transizione di almeno 21 mesi, previsto dall'accordo May (Soft Brexit).

— Continua a pagina 9



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 10 marzo 2019 € 1,20

S. Macario di Gerusalemme
Anno LXXV - Numero 68

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

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



Il mancato accordo col Campidoglio mette a repentaglio gli eventi musicali dell'estate

Capannelle, a rischio anche i concerti

■ Nel braccio di ferro tra il Campidoglio e la società che gestisce l'ippodromo di Capannelle a rischio non sono soltanto i dipendenti e le gare di ippica ma anche la stagione di «Roma Rock» con cinque date già fissate. Il nodo da sciogliere è canone

di affitto: la giunta Raggi è disponibile ad eccettare i 66 mila euro stabiliti dal tribunale ma solo come «acconto».

Magliaro → a pagina 16

Trucco ad Alta Velocità

Messinscena Tav I bandi di gara diventano «avvisi» (revocabili) e il governo si salva
I grillini cantano vittoria, Salvini mastica amaro. Ma la resa dei conti è solo rinviata

IL TEMPO di Oshø



"Aò io sò Ranieri mica Mandrake"

Maledizione Roma, si fa male pure Zaniolo

Austini → a pagina 27

■ La crisi è scongiurata. Il governo giallo-verde rimanda la decisione sulla Tav. I bandi principali vengono rinviati, mentre partono solo gli avvisi d'interesse rivolti alle aziende. L'Italia avrà altri sei mesi di tempo per scegliere. Intanto il presidente dell'Ance attacca: «Decidete o il Paese muore».

Caleri, Martini e Rapisarda → alle pagine 4 e 5

L'effetto palla di neve

di Luigi Bisignani



Caro direttore, Carlo Azeglio Ciampi, che di crisi ne ha viste tante, non avrebbe dubbi a definire come *snowball effect* l'attuale agonia del governo Conte. Un termine anglosassone usato in economia, che in italiano si traduce facilmente in «effetto palla di neve». Ciampi lo usò più volte in occasione di crisi non solo monetarie, monitorate da Bankitalia, ma anche politiche, vissute dal MEF (...)

segue → a pagina 3

Quaranta colpi messi a segno Una ragazzina a capo della baby gang di Acilia

Tagliazucchi → a pagina 17

Ordinanza del questore della Capitale Vigilanza 24 ore su 24 contro i roghi tossici

Conti → a pagina 18

Love Fish Ok!
FISH WELLNESS & SPA

INFO PRENOTAZIONI
06 45557020

Piazzale Pietro Nenni, 12 - Ariccia
www.lovefishokariccia.com

La sfida di Verdone: debutto sul piccolo schermo con «Vita da Carlo» «Basta film, ora faccio una serie tv»

■ Era un po' che Carlo Verdone pensava alla tv: «Bisogna stare dietro ai tempi che cambiano». Così con Nicola Guaglianone e Menotti, autori del suo ultimo successo cinematografico «Benedetta follia», ha scritto la serie «Vita da Carlo» di cui sarà il protagonista e girerà qualche puntata. Un debutto sul piccolo schermo a 68 anni, con oltre quaranta di carriera alle spalle, che realizzerà dopo aver girato il suo prossimo film. Intanto, l'attore e regista romano al Monte-Carlo Film Festival de la Comédie ha ricevuto il premio King of Comedy.

Bianconi → a pagina 24



TERME DI STIGLIANO

RIAPRE DAL 15 MARZO

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)

DOMANI le migliori storie di imprese su

QN economia lavoro

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO



LA NAZIONE

Fondato nel 1859

DOMENICA 10 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 68 | QN Anno 20 - Numero 68 | www.lanazione.it



TOSCANA, UMBRIA E SPEZZINO: ECCO LA MAPPA COMPLETA Sfida delle 'amministrative' Oltre 250 Comuni al voto

A pagina 16



CAPSULE GOURMET

ristora

L'EDITORIALE

di FRANCESCO CARRASSI
IL CONFRONTO NECESSARIO

LA MAGGIORANZA e l'opposizione, si sa, sono il fulcro di una democrazia che funziona. Chi governa avrebbe bisogno di un confronto serio con chi è in minoranza per arrivare alle scelte migliori. Il nostro Parlamento, fin troppo svilito in questi mesi, avrebbe questo compito fondamentale. In queste lunghe settimane dalle elezioni a dominare è stata l'assenza di questa dialettica. Ora che il Pd, metabolizzata la sconfitta del 2018, ha ricominciato a ritrovare il suo popolo (nella sola Toscana sono andati a votare in 160mila per le primarie) può ritrovare anche una proficua coesione. Così per voltare pagina e abbandonare una stagione di «fuoco amico» che, dispensando caos e polemiche, ne ha paralizzato i movimenti. E un Pd che si ritrova è un bene, come detto, per il confronto democratico. Ma c'è di più. E' positivo anche il segnale venuto dai gazebo e dai circoli perché ci dice che la voglia di partecipazione c'è: un bene perché, come cantava Gaber, libertà è partecipazione. Ma attenzione. Va bene l'entusiasmo del risultato ma ora servono idee e soprattutto fatti, ora serve che il Pd dimostri che il tempo delle divisioni è finito. Segue a pagina 17

Conte rinvia ma la Tav va avanti

Stop per sei mesi ai bandi. Replica la società: domani si parte

TROISE, COLOMBO, POLIDORI e commento di GIACOMINI ■ A p. 2 e 3

TRAGEDIA I CORPI DEGLI ALPINISTI A 5.900 METRI. RESTERANNO LÌ



TOMBA di GHIACCIO

PROSPERETTI e BONZI ■ Alle pagine 6 e 7

La foto dei cadaveri di Daniele Nardi e Tom Ballard sul Nanga Parbat scattata dall'elicottero dei soccorsi

Sesso con l'allievo, insegnante indagata

Prato Lui ha 13 anni, la donna 35. Nasce un bimbo ma lei nega tutto

BIAGIOTTI e commento di CAROPPO ■ A p. 8

IL RETROSCENA

Tra Lega e M5s resa dei conti dopo le europee

COPPARI ■ A pagina 4

DIVORZIO ALL'ITALIANA



Ex moglie scansafatiche, niente assegno

PASSERI ■ A pagina 10

QUOTIDIANO DONNA

Balivo risponde «Mamma a casa? No, tieni il lavoro»

La posta di Caterina ■ A pag. 15

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com

MERCOLEDÌ DA LEONI



Surf e guerra Addio alla star del film cult

BOGANI ■ A pagina 12

L'INTERVISTA



Divina Ralli «Dal Testaccio a Hollywood»

DANESE ■ A pagina 24

OTTOCENTO

L'ARTE DELL'ITALIA TRA HAYEZ E SEGANTINI

FORLÌ - MUSEI SAN DOMENICO
9 FEBBRAIO - 16 GIUGNO 2019

www.mostraottocento.com



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



DOMENICA
10
03
19
ANNO 44
N° 59

ROBINSON

Oggi nell'inserto

Dall'onda di Milano alla protesta per il clima È venuto il tempo di rialzare la voce

A&F

Domani con Repubblica

Le clausole di salvaguardia e il rincaro dell'Iva Un rischio da 52 miliardi a carico dei ceti medi

L'editoriale

ZINGARETTI E LO SLANCIO VERSO L'ITALIA E L'EUROPA

Eugenio Scalfari

La attenzione dell'opinione pubblica è tuttora concentrata attorno alle lotte intestine, o meglio rivalità, che coinvolgono il partito di Salvini che, non a caso, ha il nome di Lega nazionale, e il Movimento-partito di Di Maio, che ha il nome di Cinque Stelle. Non si è ancora mai capito perché si parli di stelle a proposito di un movimento politico, né tantomeno perché queste stelle siano cinque: una costellazione che dovrebbe avere un nome ma noi quel nome non lo conosciamo e neppure Di Maio. Tantomeno Beppe Grillo, il quale attraversa una fase che da un lato cerca di appoggiare il movimento ex grillino e dall'altro gli dà addosso. Mi viene in mente, a questo proposito, una frase che Pino Caruso ripeteva su qualche palcoscenico nei momenti difficili della sua vita: «Son contento di morire, ma mi dispiace». Credo che questo sia il pensiero di Grillo sul Cinque Stelle. Riassumendo: secondo gli analisti, la Lega di Salvini avrebbe circa il 33-34% delle preferenze. A tale percentuale si può sommare *cum fudicio* Berlusconi (8 per cento) e Meloni (4 per cento). In questo modo, l'alleanza - sia pur friabile - della Lega di Salvini arriva a toccare e supera il 40 per cento. La situazione di Di Maio è molto più pesante di un tempo. Fino a pochi mesi fa era in salita o in fermata; adesso è in calo e si potrebbe addirittura dire «in crollo»: si aggira intorno al 25% ma se si fermasse lì sarebbe già un successo.

continua a pagina 23 >

Tav, partenza farsa

“Solo avvisi revocabili”: la formula di Conte salva la maggioranza. Ma è via libera ai bandi Di Maio esulta: sei mesi per rivedere tutto. Il leader leghista lo copre: non ha vinto nessuno

L'inchiesta

L'unico mestiere in crescita? È quello dei trovalavoro: sono in 40 mila e servono a poco

AMATO e RIZZO, pagina 6

Il premier inventa una formula per evitare la crisi di governo sulla Tav. Autorizza solo “avvisi revocabili e preliminari” per la realizzazione delle opere. E dichiara di volere riesaminare il progetto. Così Di Maio può cantare vittoria: «Rivedremo tutto». Ma di fatto la decisione del premier decreta il via libera ai bandi, che partiranno domani, previsti dalle regole europee per non perdere i 300 milioni di stanziamenti.

CIRIACO, CUZZOCREA, GALLIONE GRISERI e PUCCIARELLI pagine 2, 3 e 4

IL GOVERNO REGGE LA LEGA COMANDA

Claudio Tito

Questa estenuante pantomima domani finirà. L'esito è quello dettato da leggi e accordi internazionali. Per l'ennesima volta nel braccio di ferro tra Lega e M5S, avrà la meglio Salvini. E la peggio Di Maio.

pagina 22

LE METAMORFOSI DI SALVINI

Filippo Ceccarelli

Attenzione, attenzione, Salvini si è rimesso la giacca. E pure la cravatta, se è per questo. In quello che lui stesso designò come «abbigliamento moderato», ha spento ieri, giorno del suo compleanno, le candeline.

pagina 5

Strage di pazienti negli ospedali rimasti senza elettricità per due giorni

Caracas, 13 morti per il blackout. Guaidó torna in piazza



Juan Guaidó, il leader dell'opposizione autoproclamatosi presidente, in piazza a Caracas

Daniele Mastrogiacomo

Due cortei contrapposti, con decine di migliaia di persone che raccolgono gli appelli di Nicolás Maduro a una grande marcia «antimperialista» e di Juan Guaidó per spingere il regime a mollare il potere. Due fiumi umani: uno dipinto di rosso, l'altro di bianco. Il Venezuela è spaccato. Mentre si recupera a fatica il blackout che ha lasciato il Paese al buio per due giorni, ecco una nuova interruzione della corrente. Gli ospedali pagano il prezzo più alto. Attrezzature spente, medici e infermieri costretti a lavorare con la luce dei cellulari, sale operatorie chiuse, malati cronici senza più l'aiuto dei macchinari. Ci sono almeno 13 morti in un solo ospedale.

pagina 10

Scritta da giudici donne

Sentenza shock: è brutta quindi non è stato stupro

Maria Elena Vincenzi

Troppo mascolina. Poco avvenente. E quindi è poco credibile che sia stata stuprata, più probabile che si sia inventata tutto. Un ragionamento inaccettabile in una sentenza di tribunale. Per di più se a firmarla sono tre giudici donne. Che scelgono, così, di assolvere in appello due giovani condannati in primo grado a 5 e 3 anni per violenza sessuale. Il verdetto è stato annullato con rinvio dalla Corte di Cassazione, come richiesto dal procuratore generale. Per cui il processo di appello è da rifare.

pagina 15

Giuseppe Plazzi
I tre fratelli che non dormivano mai
e altre storie di disturbi del sonno

IN LIBRERIA



ilSaggiatore

L'intervista

AstroSamantha: studio cinese per sognare ancora lo spazio

Luca Fraioli



Samantha Cristoforetti, 41 anni

pagina 19

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



Meryl Streep La forza di una star è saper parlare con il silenzio
ANTONIO MONDA — P. 25

Carlo Verdone "La mia vita alla ricerca di nuove manie"
INTERVISTA DI FULVIA CAPRARA — P. 23



I 50 anni del Padrino Così Coppola ha reso eterna la famiglia Corleone
SIMONA SIRI — P. 22



LA STAMPA



DOMENICA 10 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 **G.N.**

LA CASA BIANCA CHIEDE A ROMA DI NON FIRMARE LA "BELT AND ROAD INITIATIVE" DURANTE LA VISITA DEL PRESIDENTE XI

Gli Usa: no al patto Italia-Cina

Alti funzionari di Washington a "La Stampa": a rischio il vostro ruolo nella Nato, vi separate dal G7

IL NOSTRO IMPEGNO

AL CENTRO DI UNA SFIDA GLOBALE

MAURIZIO MOLINARI

Il brusco richiamo di Washington a Roma contro la formale adesione al mega-progetto di infrastrutture cinesi attraverso l'Eurasia trasforma il nostro Paese nella frontiera europea della sfida globale fra Stati Uniti e Cina.

Il passo formale dell'amministrazione Trump verso il governo Conte coincide con le indiscrezioni sull'accordo raggiunto fra Pechino e Roma per la firma da parte dell'Italia di un «memorandum di intesa» sulla partecipazione alla «Belt and Road Initiative» destinato ad essere formalizzato in occasione della visita nel nostro Paese del presidente Xi Jinping a fine mese. Se ciò dovesse avvenire, come si augura il ministro degli Esteri cinese Wang Yi, l'Italia diventerebbe il primo partner del G7 ad accettare di aprire in maniera strategica la propria economia agli investimenti diretti cinesi seguendo l'esempio di Paesi asiatici come lo Sri Lanka e il Pakistan. Se Wang Yi vede nell'adesione di Roma un evento spartiacque è perché spera che «altri Paesi europei aderiscano» consentendo a Pechino di diventare un partner di prima grandezza dell'economia del Vecchio Continente che, nel suo complesso, è la più ricca del mondo. Dal 2008 al 2016 gli investimenti diretti stranieri cinesi in Europa sono cresciuti da 1 a 35 miliardi di dollari con l'epicentro nell'Europa dell'Est e nei Balcani.

CONTINUA A PAGINA 21

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A NEW YORK

«**S**iamo molto preoccupati che quando il presidente cinese Xi visiterà Roma, l'Italia firmi la Belt and Road Initiative».

CONTINUA ALLE PAGINE 2 E 3

AFFARI E INVESTIMENTI

Energia, chimica, moda
Ecco come Pechino conquista i mercati

PAOLO BARONI — P. 3

LA CONVERSIONE DI DI MAIO

Cambio di rotta dei 5S
Adesso puntano sulla "Via della Seta"

FRANCESCO GRIGNETTI — PP. 2-3

La fragile tregua sulla Tav: i bandi di gara diventano avvisi



Torino, il flash mob delle madamine per il Sì alla Tav **CECCHI DE' ROSSI, FALCONE, LOMBARDO, POLETTI, ROSSI, TROPEANO E ZANCAN — PP. 4-7**

IL MOVIMENTO IN TRAPPOLA

GIOVANNI ORSINA

Quando un partito dall'identità fragile governa con un partito dall'identità forte, il partito dall'identità fragile rischia di andare in pezzi. La telenovela

della Tav - conclusasi per il momento con una presa di posizione che per un verso rinvia ancora la decisione finale.

CONTINUA A PAGINA 21

UN PAESE CHE CAMBIA

Se la prof ha un figlio dall'alunno di 14 anni

PAOLO NENCIONI

Chi è davvero il padre del bambino dato alla luce qualche mese fa da un'infermiera pratese di 35 anni? Il marito, come tutti hanno dato per scontato fino a ieri, oppure il figlio quattordicenne degli amici di famiglia - che frequentava la donna per seguire delle ripetizioni scolastiche - come sospettano i genitori del ragazzo? A questa delicata domanda dovrà rispondere in tempi brevi la procura di Prato. **CORBI — P. 12**

Niente mantenimento all'ex moglie fannullona

DANILO GUERRETTA

Nessun assegno di mantenimento se l'ex moglie è una fannullona. Lo ha deciso il tribunale di Treviso con una sentenza pronunciata da un giudice donna, protagonista della causa civile una coppia dell'hinterland trevigiano. Lei è una 35 enne originaria del Sud America, lui un professionista con stipendio da 50 mila euro l'anno e casa in affitto pagata dall'azienda per la quale lavora. **INTERVISTA DI TOMASELLO A BERNARDINI DE PACE — P. 13**

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

FILIPPO FEMIA

Stavolta in Venezuela si muore per i blackout negli ospedali

P. 10



CALIFORNIA

GIANLUCA NICOLETTI

Il robot al paziente "Nessuna speranza, non tornerai a casa"

P. 21



LE STORIE

ALESSANDRA DELLACA'

Tortona, gli anziani insegnano ai piccoli i giochi all'aria aperta

P. 29

STEFANO FONSATO

La lettera del mediano del Grande Torino tifoso della Pro Vercelli

P. 29



Assoporti alla ricerca dell'unità

ROMA Assoporti verso la rifondazione, con la promessa di un nuovo statuto e forse di una mission aggiornata. È questo il programma annunciato dal neo-presidente Daniele Rossi nel corso del suo insediamento. E come abbiamo recentemente riportato, Rossi che è un pragmatico ce la mette tutta anche per sanare la ferita inferta dai porti siciliani che si sono ritirati sull'Aventino. L'unità dei sistemi portuali italiani ha detto è un obiettivo da perseguire con tutta la buona volontà di tutti.

The screenshot shows the website interface for 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'Assoporti alla ricerca dell'unità' and is dated 9 March 2019. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - Assoporti verso la rifondazione, con la promessa di un nuovo statuto e forse di una "mission" aggiornata. È questo il programma annunciato dal neo-presidente Daniele Rossi nel corso del suo insediamento. E come abbiamo recentemente riportato, Rossi che è un pragmatico ce la mette tutta anche per sanare la ferita inferta dai porti siciliani che si sono ritirati sull'Aventino. L'unità dei sistemi portuali italiani ha detto è un obiettivo da perseguire con tutta la buona volontà di tutti.' Below the article, there is a search bar and a list of related articles including 'La Scuola dei Trasporti apre anche a Carrara', 'Case Livorno: "Neverending story" ed economia', 'AESP Ravenna: un vertice con ALSEA e ARS', 'A Ravenna la "MSC Poenar"', and 'Porto di Ravenna: riunione a Roma sul progetto "Hub Portuale"'. The right sidebar contains various advertisements and logos for maritime organizations like FEDESPEDE, LE NAV, CONSOLOGI, ASSIMA, and others.

Porti: Samer, in arrivo "Ephesus Seaways" a Trieste

Il 13/3 nello scale nave con capacità carico quasi doppia

La motonave "Ephesus Seaways", consegnata il 31 gennaio all' armatore DFDS, è il più grande traghetto merci che approderà al Terminal RO/RO del **Porto di Trieste**. L' arrivo, il 13 marzo, si svolgerà a bordo la tradizionale cerimonia di benvenuto. Lo ha annunciato il Presidente della Samer & Co. Shipping S.p.A. Enrico Samer, per il quale l' arrivo della Ephesus è un "passo verso il ruolo sempre più centrale del Terminal RO/RO del **Porto di Trieste**: la nave, molto avanzata dal punto di vista tecnologico, sicurezza marittima, efficienza, ha una capacità di carico quasi doppia rispetto alle navi oggi impegnate sull' Autostrada del mare **Trieste/Turchia**". Con la Ephesus, i clienti possono "aumentare i traffici tra Medio Oriente, Europa centrale e Europa del Nord". "Ephesus Seaways" - così battezzata dall' armatore DFDS, che ha scelto di nominare le nuove navi dedicate alla rotta Turchia- **Trieste** celebrando i siti archeologici turchi Patrimonio dell' Unesco - è la prima di una nuova flotta di sei traghetti merci di grande capacità. Lunga 237,4 metri, ha una stazza lorda di 6045 tons, può contenere fino a 450 rimorchi; la velocità raggiunge i 21 nodi. (ANSA).

Porti: Samer, in arrivo "Ephesus Seaways" a Trieste
 Il 13/3 nello scale nave con capacità carico quasi doppia
 09 marzo, 09:17

ANSA - TRIESTE, 9 MAR - La motonave "Ephesus Seaways", consegnata il 31 gennaio all'armatore DFDS, è il più grande traghetto merci che approderà al Terminal RO/RO del Porto di Trieste. L'arrivo, il 13 marzo, si svolgerà a bordo la tradizionale cerimonia di benvenuto. Lo ha annunciato il Presidente della Samer & Co. Shipping S.p.A. Enrico Samer, per il quale l'arrivo della Ephesus è un "passo verso il ruolo sempre più centrale del Terminal RO/RO del Porto di Trieste: la nave, molto avanzata dal punto di vista tecnologico, sicurezza marittima, efficienza, ha una capacità di carico quasi doppia rispetto alle navi oggi impegnate sull'Autostrada del mare "Trieste/Turchia". Con la Ephesus, i clienti possono "aumentare i traffici tra Medio Oriente, Europa centrale e Europa del Nord".

"Ephesus Seaways" - così battezzata dall'armatore DFDS, che ha scelto di nominare le nuove navi dedicate alla rotta Turchia- Trieste celebrando i siti archeologici turchi Patrimonio dell' Unesco - è la prima di una nuova flotta di sei traghetti merci di grande capacità. Lunga 237,4 metri, ha una stazza lorda di 6045 tons, può contenere fino a 450 rimorchi; la velocità raggiunge i 21 nodi. (ANSA).

REPRODUZIONE RISERVATA di Copyright ANSA

TE POTREBBERO INTERESSARE ANCHE

- Crociere: via alla costruzione della nave gemella...
- Riparazioni navali, San Giorgio cresce...
- Marina militare: dopo lavori torna in...
- Crociere: Porto Taranto: dal 2019 pronta la...

TE POTREBBERO INTERESSARE ANCHE

- Mac vera una nuova linea ro-ro tra Trieste e la...
- Crociere: Mac flotta di 29...
- Crociere: Palermo, i sostenibilita' e...
- Il porto di Trieste è protagonista a Parigi con la...

ANNUNCIO PER

Special Weekend!
 1000 km di mare a 100 km di costa. Un weekend di mare. Solo 100 km di costa. Solo 100 km di costa.

Nuove CROCIERE CS
 Arrivano
 Crociere classe 5000 ton. Con 1000 km di mare. Solo 100 km di costa.

LINK UTILI

- www.ansa.net
- www.crociere.it
- www.assocport.it
- www.fiscartieri.it
- www.federpesca.net
- www.federazioneilmare.it
- www.rina.org
- www.garfiacrociere.it
- www.assogitella.it
- www.federagenti.it
- www.cccadmiamarinascantia.it
- www.cccatcrociere.it
- www.crociere.it
- www.macrociere.it
- www.federvele.it
- www.federpodi.it
- www.sally.it

L'INFRASTRUTTURA CORTEGGIATA

Trieste si divide sul porto

FRANCESCO DAL MAS

Trieste La Costa Venezia, la prima nave consegnata nei giorni scorsi da Fincantieri a Costa Crociere per il mercato cinese, è salpata per il suddest asiatico e l'Asia orientale, con 3mila viaggiatori a bordo, che idealmente ripercorreranno l'antica 'Via della seta'. Un itinerario che anticipa, a ritroso, quello che vorrebbero fare i mercati e, quindi, i 'mercanti' del Dragone verso l'Europa. Investendo, proprio a Trieste, il primo scalo marittimo d'Italia per merci movimentate. Insieme a Monfalcone ha infatti trasportato l'anno scorso 67 milioni di tonnellate. Circa 10mila i treni avviati, con un incremento del 12% e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. Ti puoi immaginare se i Cinesi non preferiscono guardare a questa porta d'ingresso, anziché circumnavigare il continente per raggiungere Rotterdam. Ecco, dunque, l'interesse di China Merchants Group ad investire nella Piattaforma logistica di questo porto. E così pure del gruppo Cccc. Apriti cielo! Preoccupazioni ed allarmi si sono rincorsi tra gli Stati Uniti e Bruxelles.

Grazie al Trattato di Parigi (1947), il Porto Franco di Trieste gode dell'extraterritorialità. Opera sulla più grande autostrada del mare tra la Turchia e l'Europa con dieci traghetti fino a Istanbul e Mersin. E una volta alla settimana è collegato con Durazzo. Il traffico container è utilizzato dalle maggiori compagnie mondiali. I cinesi lo tengono d'occhio ormai da 5 anni, mentre - non lo si dimentichi - a Venezia stanno progettando lo scalo offshore con China Communication Construction Company Group, pronti ad investire 70 milioni, secondo i rumors. E a Ravenna - restando nell'Alto Adriatico - si è insediata la divisione europea di China Merchants Group, che intende farvi l'hub dell'ingegneria navale e dell'oil& gas.

C'è chi, dunque, teme l'assedio. «Io posso solo garantire che il Porto di Trieste non è in (s)vendita - precisa ad Avvenire il presidente dell'Autorità Portuale Zeno D'Agostino -. Noi perseguiamo i nostri piani di sviluppo. Stiamo realizzando 600 milioni di investimento.

Evidentemente c'è chi, dall'altra parte del mondo, ha riscontrato questa vivacità e sta verificando la possibilità di aggiungere i propri investimenti a quelli di altri Paesi. Il nostro porto, dunque, è un punto di forza, con il suo entroterra friulano, non un punto di debolezza. Americani e Bruxelles lo devono capire». Bruxelles, appunto; è qui che si gestisce l'accordo tra Cina ed Italia.

«Credo siano in pochi a conoscerne i contenuti - precisa il presidente dell'Autorità portuale - e io non sono tra questi, anche se molti ne parlano, ma so che per quanto riguarda Trieste il progetto si chiama Trihub e propone investimenti infrastrutturali europei in Cina e Bruxelles viceversa». D'Agostino propone un esempio per meglio farsi capire: l'Ungheria ha dimostrato interesse per acquisire un terminal, non vuol mettere le mani sulla società che controlla lo scalo. Giuseppe Bono, Ad di Fincantieri, in occasione del varo di Costa Venezia ha fatto capire, anche nella sua veste di presidente di Confindustria Fvg, che la regione e il Nordest hanno tutto da guadagnarne. Poi è vero, c'è chi, fra gli industriali, come la presidente di Udine Mareschi Danieli, segnala i rischi accanto alle opportunità.

E chi, come Michelangelo Agrusti, presidente di Unindustria Pordenone, mette in guardia dalla politica cinese, «tipicamente imperiale con mire egemoniche». L'assessore regionale alle attività produttive, Sergio Emidio Bini, s'è visto costretto, infatti, a convocare a breve le associazioni di categoria e gli industriali del territorio per affrontare il problema e definire una linea il più possibile comune. Se la pari dignità sarà rispettata, ha fatto capire il governatore Fedriga, problemi non ce ne saranno. E anche per il sindaco di centrodestra, Roberto Dipiazza, l'approdo dei Cinesi sarebbe un'opportunità, anziché un problema.

RIPRODUZIONE RISERVATA



Che cosa prevede la bozza dell' accordo

Venerdì il sito di informazione su fatti europei Euractiv ha pubblicato una versione confidenziale del memorandum d' intesa che il governo italiano e quello cinese dovrebbero firmare a Roma il 21 di marzo. I settori nei quali si prevede di sviluppare l' intesa tra Italia e Cina sono la cooperazione in «strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia e telecomunicazioni».

L' intesa tra Italia e Cina prevederebbe una struttura per «specifici accordi minori commerciali e di cooperazione», tra cui nuovi investimenti cinesi nel **porto di Trieste**. Tra gli accordi in itinere uno per aumentare la cooperazione tra il gigante dell' energia elettrica cinese, State Grid Corporation of China, e l' italiana Terna. Altri accordi e joint-venture in previsione riguardano alcune società cinesi e il nostro gruppo della Difesa, Leonardo. In esame anche un accordo sull' ecommerce.



Lo sbarco della Cina al porto di Trieste Bini apre il tavolo con gli industriali

L'incontro lunedì 18 a Udine nella sede della Regione. Sullo sfondo il monito degli Usa, contrari all'accordo con Xi Jinping

Elena Del Giudice

UDINE. Industriali al tavolo con la Regione. Appuntamento fissato per lunedì 18 a Udine, per parlare di Cina.

L'assessore alle Attività produttive Sergio Emidio Bini ha infatti inviato la convocazione alle associazioni di categoria, in primis Confindustria, con estensione agli imprenditori maggiormente interessati, dopo che nel precedente incontro Michelangelo Agrusti, leader di Unindustria Pordenone, aveva sollevato interrogativi sull'impatto, per il manifatturiero del Friuli Venezia Giulia, derivante dalla Via della seta e dall'insediamento di aziende cinesi nel Porto di Trieste.

Un progetto rispetto al quale «non sono pregiudizialmente né favorevole né contrario - aveva detto Agrusti -, ma non credo che una riflessione di questo genere possa svolgersi esclusivamente tra le mura dell'Autorità portuale». Il presidente degli industriali pordenonesi aveva quindi chiesto che il progetto «venga sottoposto ad una analisi costi-benefici». La risposta dell'assessore era stata celere, assicurando l'avvio di un tavolo dedicato al tema, e nei giorni scorsi l'impegno si è concretizzato con la convocazione dell'incontro di domani. Del resto se qualche azione di pressing deve essere esercitata, meglio che questo avvenga prima del 22 marzo, quando il presidente cinese Xi Jinping arriverà in Italia per firmare un memorandum con il premier Conte proprio in relazione alla Via della seta. Un'intesa che gli Usa non guardano di buon occhio, e nemmeno la Ue, tanto che il messaggio indirizzato al Governo italiano è molto chiaro: «Non firmate quell'accordo».

Dal punto di vista del Friuli Venezia Giulia quanto "vale" l'opposizione degli Stati Uniti? Se ci limitiamo ad osservare un indicatore, quello dell'interscambio commerciale, vale parecchio. Gli Usa sono il terzo Paese di sbocco dell'export regionale, cresciuto in maniera esponenziale nell'ultimo decennio, mentre la Cina vede flettere le nostre esportazioni e crescere le importazioni di merci cinesi con un saldo negativo di circa 200 milioni di euro. Dal 2009 le vendite di merci del Fvg negli Usa sono passate da 383 milioni a 2 miliardi e 15 milioni nel 2017.

Nel 2018 i conti si fermano ai primi tre trimestri con importazioni per 114 milioni ed esportazioni per 1,5 miliardi. L'avanzo commerciale - provvisorio - è dunque di 1,4 miliardi; nei 12 mesi del 2017 l'avanzo aveva superato il miliardo e 928 milioni di euro.

Se si osserva l'andamento dell'interscambio con la Cina, al decimo posto nell'elenco dei Paesi di destinazione, fatta eccezione per il 2011 quando le esportazioni regionali hanno superato le importazioni di merci cinesi, il saldo è sempre stato negativo.

Le importazioni oscillano negli anni tra i 370 e i 530 milioni di euro, le esportazioni, in incremento nei primi tre anni considerati, dal 2009 al 2011, sono andate in contrazione scendendo a 341 milioni nel 2014, 320 nel 2015, 262 nel 2016. Il dato dello scorso anno si ferma ai primi 9 mesi con 260 milioni di euro.

Se allarghiamo lo sguardo all'Italia, gli Usa sono il terzo mercato per le esportazioni del nostro Paese. Il dato 2018, aggiornato al mese di novembre, fissa a 4 miliardi di euro le vendite negli Stati Uniti di prodotti italiani, con una crescita del +15,8% rispetto allo stesso mese del 2017, e le importazioni a 1,29 miliardi, -9,1%.

Con il Paese orientale, al settimo posto nell'elenco dei partner commerciali dell'Italia, le esportazioni - sempre a novembre 2018 - ammontano a 1 miliardo e 255 milioni, in aumento del +3,3% rispetto allo stesso mese del 2017, mentre le importazioni ammontano a 2,66 miliardi, in aumento del +24,2%.

È, quello dei dati, un altro elemento di valutazione su opportunità e rischi della nuova Via della seta.



Pechino agisce con propositi di dominio globale

Michelangelo Agrusti e Giovanni Fantoni hanno suggerito prudenza sui programmi cinesi della Via della Seta per il **Porto di Trieste**, lo scalo è una grande questione italiana e la Silk Road è di rilevanza globale. Ho più volte espresso riserve sulla Belt and Road Initiative, anche in sede istituzionale, perché il programma va oltre l'ambito della politica delle infrastrutture ed è una delle leve con cui la Repubblica Popolare ha pianificato una strategia di dominio intercontinentale. Non solo in economia.

La Cina vuole una rete terrestre e marittima per inoltrare le sue merci in Europa, Africa, Medio Oriente ed Oceania e portare energia a Pechino. E' anche il mezzo per allestire un' area intercontinentale di influenza economica tanto forte da imporre come riferimento gli standard tecnici della manifattura e dell' hitech cinese. La recente definizione di "strategia imprenditoriale di dominio" di un' analista americana è appropriata e completa, la Belt and Road Initiative va infatti valutata insieme alla strategia Made in China 2025 con cui Pechino si prefigge di diventare la principale potenza economica fondendo il modello tedesco di Industria 4.0 e quello americano dell' Internet of Things.

La pianificazione globale del Partito Comunista cinese esprime la legittima ambizione di quel grande paese ma ciò non significa che Europa e Stati Uniti non debbano proporre un' alternativa, anzi è richiesta, in primo luogo all' Unione europea, una risposta adeguata sia sul piano economico che politico sapendo che entrambi i versanti sono cruciali anche per il mantenimento dell' ordinamento liberale dell' Occidente.

Nell' aprile dello scorso anno 27 ambasciatori europei accreditati a Pechino, assente l' Ungheria, hanno sottoscritto una dichiarazione con la quale mettono in luce gli aspetti critici di quella politica cinese; a fine 2018 la Commissione UE ha varato un primo ma ancora insufficiente programma per dialogare con i paesi della Via della Seta sulla base di una alternativa europea.

La politica cinese va considerata con equilibrio ma proprio per questo evitando sottovalutazioni. Donald Trump ha bandito la tecnologia della cinese Huawei dalla rete americana 5G per ragioni di sicurezza nazionale, Germania e Regno Unito si sono posti il medesimo problema su sollecitazione dei rispettivi Servizi e hanno chiuso il dossier autorizzando la corporation di Pechino a realizzare le loro reti superveloci con la tecnologia cinese ma sulla base di un impegno alla buona prassi. Difficile dire se la richiesta di buona condotta sia una garanzia reale per la sicurezza nazionale oppure se Londra e Berlino temano per le relazioni commerciali con la Repubblica popolare.

Anche i Servizi italiani sollecitano cautela, cosa farà il nostro governo? L' Italia sarà il primo paese occidentale a firmare un protocollo d' intesa sulla Via della Seta in occasione della imminente visita di Xi Jinping a Roma? Le venticinque ragioni dello scambio commerciale tra Nord America/Europa e la Cina non sono più plausibili perché da tempo Pechino non è più un' economia sottosviluppata e oggi agisce con propositi di dominio globale; un recente rapporto bipartisan e colto del think tank americano Asia Society parla non a caso, in generale e anche a proposito di Silk Road, della necessità di cambiare la rotta delle relazioni sinoamericane e critica le azioni di Donald Trump sostenendo che il Presidente fa troppo poco e in modo troppo sbagliato.

La partita di **Trieste** va collocata in questo contesto globale.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Lo sbarco della Cina al porto di Trieste
Bini apre il tavolo con gli industriali

L'incontro lunedì 18 a Udine nella sede della Regione. Sullo sfondo il molo degli Usa, contrari all'accordo con Xi Jinping

INDICATORE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ESPORTAZIONI (Miliardi di euro)	220	400	450	380	370	420	450	520	520
IMPORTAZIONI (Miliardi di euro)	300	420	430	340	370	340	320	320	320
SALDO COMMERCIALE (Miliardi di euro)	-80	-20	-80	-40	-40	-120	-100	-100	-100

INDICATORE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ESPORTAZIONI (Miliardi di euro)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
IMPORTAZIONI (Miliardi di euro)	100	300	300	300	300	300	300	300	300
SALDO COMMERCIALE (Miliardi di euro)	0	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200

Pechino agisce con propositi di dominio globale

La politica cinese va considerata con equilibrio ma proprio per questo evitando sottovalutazioni. Donald Trump ha bandito la tecnologia della cinese Huawei dalla rete americana 5G per ragioni di sicurezza nazionale, Germania e Regno Unito si sono posti il medesimo problema su sollecitazione dei rispettivi Servizi e hanno chiuso il dossier autorizzando la corporation di Pechino a realizzare le loro reti superveloci con la tecnologia cinese ma sulla base di un impegno alla buona prassi. Difficile dire se la richiesta di buona condotta sia una garanzia reale per la sicurezza nazionale oppure se Londra e Berlino temano per le relazioni commerciali con la Repubblica popolare.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La Qingdao Port Group in visita alla piattaforma

Visita lampo di un' altra delegazione cinese. L' interesse che la nuova "via della seta" sta generando fra gli operatori del trasporto ha portato a Vado i vertici della Qingdao Port Group. Qingdao è la seconda città della Cina per superficie ed ospita un grande porto commerciale da cui partono la principali rotte del Pacifico. Ma ora gli operatori si stanno rivolgendo anche verso Occidente e verso l' Europa.

Tra l' altro la società che gestisce il porto di Qingdao è partner strategico nell' operazione di costruzione della piattaforma multipurpose di Vado, in quanto detiene il 9,9% della società Apm Terminals Vado Ligure. Accompagnati dal presidente e dal segretario dell' **Autorità di Sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini e Marco Sanguineri, e dal "padrone di casa" di Apm Terminals, Paolo Cornetto, hanno visitato la piattaforma ed il Reefer Terminal (acquisito proprio da Apm) il "numero uno" di Qingdao Port Group, Li Fengli, e il suo staff composto da Edward Gor -Jong, Li Jingkui, Sun Jin, Huang Weihua. Sulla piattaforma vadese, che sarà operativa da fine anno, sono già state installate quattordici nuove gru da piazzale "armg" a controllo remoto ed una enorme gru "ship to shore", destinata a scaricare direttamente le navi, tutte costruite da un' altra azienda cinese, la Zhenhua Shangai (Zpmc).



L'analisi

La Via della Seta una sfida per la Liguria

Le opportunità possono trasformarsi in un autogol se la Regione non diventa protagonista in politica estera

MARCO ANSALDO

La "tela di ragno" che dalla Cina si allunga su Genova è un'opportunità reale o una trappola dorata? C'è un vero e proprio caso sull'affascinante prospettiva di una Nuova via della Seta che potrebbe presto toccare la Lanterna, con progetti ricchi di investimenti, capaci di risollevare l'asfittica economia ligure in un momento di depressione dovuto anche alla caduta del ponte.

Non c'è dubbio che in Italia, da un punto di vista strettamente economico e commerciale, il Paese potrebbe godere di vantaggi dalla cooperazione con la Cina sulla Belt Road Initiative, la Via della Seta che fa gola agli imprenditori italiani, e che il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha detto durante il suo intervento al Festival di Limes di essere pronto a favorire.

Ci sono ovviamente delle considerazioni politiche da fare.

L'altolà da parte degli Stati Uniti all'Italia ("la Belt and Road Initiative è un'iniziativa pensata dalla Cina per l'interesse della Cina, questa adesione nel lungo periodo potrebbe danneggiare la vostra reputazione") è un avvertimento. Dall'altra parte Pechino commenta: "Sono giudizi assurdi. Come grande Paese e grande economia, l'Italia sa dove sta il suo interesse e può fare politiche indipendenti".

Roma si trova dunque stratonata, anche se l'appoggio avanzato dal Presidente del Consiglio alla firma di un accordo-quadro fra dieci giorni durante la visita a Roma del leader cinese Xi Jinping appare un viatico a proseguire i colloqui, sebbene con accordi per ora non vincolanti.

Le principali obiezioni?

Soprattutto i timori per la mancanza di trasparenza: finanziaria, ambientale, sui diritti umani. Poi ci sono i dubbi che gli stessi paesi partecipanti cominciano ad avere, costretti a un indebitamento eccessivo.

Stati come il Pakistan, o le Maldive, o la Malaysia o la Birmania che negli ultimi mesi hanno moltiplicato le sospensioni o stanno cercando di rinegoziare le iniziative già avviate. Qualcosa di simile rischia di accadere nell'Est Europa.

Quindi c'è il caso Genova. L'altro ieri, mentre a Palazzo Ducale nelle sale della mostra sulle cartine di Limes l'autrice Laura Canali le illustrava a Giuseppe Conte, il sindaco Marco Bucci perorava la causa della nostra città. Proprio nell'ultimo periodo sono emerse possibilità di partnership interessanti fra l'Autorità del sistema portuale di Genova e Savona con la Cccc, gigante cinese delle costruzioni.

Con almeno due grandi operazioni: la nuova diga del porto di Genova, e il ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri Ponente.

Dunque la nuova Via della Seta potrebbe toccare Genova.

Un'opportunità? Forse sì. Eppure alcuni studi recentissimi, fatti proprio a Genova, pongono dubbi. La "Fratelli Cosulich", l'agenzia marittima genovese che ha consuetudine trentennale con Pechino e uffici in tutto il mondo, ha confrontato il costo del trasferimento di un container da Hong Kong in Europa, prendendo come punti di riferimento da un lato Genova, dall'altro Rotterdam, nostra concorrente. E come destinazione finale Stoccarda, a metà percorso. Il risultato? Il costo del noleggio marittimo via mare è più o meno lo stesso. Il discorso cambia invece via terra. Attraverso la ferrovia il container arriva in Germania in poche ore a un costo di 400 euro. A Genova in tempi più lunghi, perché non ci sono collegamenti diretti (il Terzo valico sarà pronto fra 4 anni dopo che se ne discute dal 1910), e al costo di 600 euro.

Moltiplichiamolo per i milioni di container movimentati, e la partita è persa. Siamo certi allora, come si è chiesto Massimo Minella che su Repubblica ha dato notizia di questo studio, che l'opportunità non si possa trasformare in un autogol clamoroso?



Allora Genova, in maniera molto laica e pragmatica, ha bisogno di uno scatto di orgoglio. Dotandosi di praticità, intelligenza, lungimiranza. E anche ambizione. In una parola, fornendosi di quel pizzico di superbia - che le è storicamente consono - necessaria per tornare a considerarsi un centro vitale del Mediterraneo. Una città protagonista, pronta a fare una propria politica estera. Magari con l' aiuto della Regione. In Europa gli esempi ci sono, Marsiglia e Barcellona. Genova può giocare dunque con forza la carta economica della nuova Via della Seta, avendo speso di recente in maniera ottimale quelle del turismo e della cultura. Cito due esempi: l' Acquario e Palazzo Ducale, con la sua straordinaria offerta artistica e culturale. Così il crollo del ponte, sciagurato e doloroso, può trasformarsi nell' avvio di un' era diversa, ma a patto di possedere una capacità di visione davvero globale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Spezia: no all'autonomia regionale in tema di portualità e logistica

LA SPEZIA Nei giorni scorsi Confindustria La Spezia, Confartigianato, CNA, Confcommercio, Confesercenti, Confcooperative e Legacoop hanno formalizzato la loro posizione unanime circa la proposta predisposta dalla Regione Liguria, finalizzata all'ottenimento da parte del Governo di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia relativamente ai temi della Portualità e della Logistica. Tale posizione è stata poi illustrata alla vice presidente Viale in occasione dell'incontro svoltosi presso la Sala della Trasparenza in Regione Liguria.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Spezia: no all'autonomia regionale in tema di portualità e logistica', dated 9 March 2019. The article text is partially visible, mentioning the formalization of a unanimous position by various associations (Confindustria, Confartigianato, CNA, Confcommercio, Confesercenti, Confcooperative, Legacoop) regarding the Liguria region's proposal for autonomy in port and logistics. A small image of the port of La Spezia is included. The page also features a sidebar with various maritime-related advertisements and logos, such as FEDESPEDE, Porto Livorno, LE NAV, CONSO LOG, ASSIMA, and others. A comment section is visible at the bottom of the article.

Beppe, il "custode" dei Piomboni: «Fate presto la pialassa sta morendo»

Nel 1980 lasciò un posto in banca per fare il pescatore nel luogo che amava di più, salvarlo per lui è una missione

ALESSANDRO CICOGNANI

RAVENNA Giuseppe Montanari, per tutti "Beppe", è forse uno dei pescatori più conosciuti delle valli ravennate. Nel 1980, nonostante la carriera avviata come bancario, decise che avrebbe voluto fare il pescatore per il resto della sua vita. E così è stato, spendendole sue giornate tra le pialasse Piomboni e Baiona, gettando reti e vivendo dei frutti della natura. Una figura per certi versi romantica quella di Montanari, ma anche una delle persone che meglio conoscono i problemi del Piomboni Secondo Montanari - che martedì scorso ha deciso di non partecipare alla commissione ambiente in Comune, nella quale ha preso la parola il presidente dell' **Autorità portuale** Daniele Rossi - non c'è dubbio: «il Piomboni sta morendo e il primo chiodo piantato sulla bara - dice - è stata la prima palancola piantata nella sabbia».

In quarant'anni di lavoro, Montanari tutte le mattine si è alzato presto e si è recato in valle a pescare. «Negli anni '80 e '90 e fino al primo giorno di avvio del grande progetto - racconta "Beppe" - il Piomboni era uno dei luoghi più pescosi della zona. I motivi erano sostanzialmente due: nella pialassa i pesci avevano trovato il clima ideale per mangiare e riprodursi. Avevamo muggini, cefali, lotregani, anguille, sogliole e acquadelle. E questo solo per citare alcune delle specie di cui il Piomboni era ricchissimo». Secondo il pescatore di Marina di Ravenna questa grande oasi ricca di flora e fauna marittima era dovuta al ricambio sempre continuo dell'acqua dovuto alle maree, facendo del Piomboni un luogo «sempre ossigenato, al contrario di quello che vogliono sostenere i tecnici del progetto di rigenerazione» assicura Montanari.

Gli argini Secondo il pescatore il grande difetto del progetto riguarda le arginature e le porte veneziane e vinciane previste. Un sistema che - anche se non ancora ultimato - starebbe già mostrando tutti i suoi limiti. I pesci infatti non riescono a superare le palancole e così in pialassa pescare sta diventando quasi impossibile. «Pescare? - si chiede un capannista mentre si sta preparando un caffè - Ma ormai in pialassa non c'è più nulla».

La spia più evidente della crisi del Piomboni sarebbe la totale scomparsa dei "Noni". «Sono pesci piccoli - spiega Monta nati - assolutamente non commestibili per l'uomo perché durissimi. Al contrario sono invece il mangime fondamentale per i pesci. Fino al 2012, quando è arrivata la prima draga, il Piomboni era pieno di Noni.

Oggi non c'è ne più nemmeno uno». Nonostante l'avversione di Montanari, però, il progetto andrà avanti. E secondo il presidente di Ap i lavori potrebbero essere ripresi tra due mesi e ultimati entro la fine dell'anno.

«Nella mia vita ho sempre lottato per la valle - dice Giuseppe -.

Mi sono battuto per gli usi civici in Baiona e ho vinto, ma quella sul Piomboni invece l'ho persa.

Anche se alla fine i fatti mi stanno dando ragione, perché la valle sta morendo». La zona Ovest in particolare è ormai del tutto insabbiata, per via di un cedimento degli argini della cassa di colmata che hanno generato uno sversamento nei canali mareali appena dragati.

«Tuttavia non vogliamo mollare -termine sempre Montanarie sabato 23 marzo alle 20.30 al l'interno del Centro civico di Marina di Ravenna abbiamo organizzato un incontro per parlare del Piomboni. Prevedo che saremo in tanti, a parte forse un paio di persone, e chiederò anche al sindaco De Pascale di intervenire. Il messaggio che vorrei finalmente far passare è questo: sul benessere della valle sono più esperti i tecnici che vivono a Bologna o noi pescatori e fruitori che la respiriamo da 50 anni?»

»



Porto di Ravenna, via libera all' espansione di Sapir

Accolta la richiesta del Gruppo che punta a sviluppare ulteriormente il terminal nei prossimi anni

ANDREA TARRONI

RAVENNA. «E' il primo passo concreto per conseguire la strategia di sviluppo del nostro terminal, migliorerà la capacità ricettiva del nostro stabilimento ma anche del **porto** in generale. E anche la viabilità del bacino se ne avvantaggerà». Il presidente del Sapir, Riccardo Sabadini saluta con favore l' approvazione con delibera di Giunta del "Piano urbanistico attuativo Darsena San Vitale", portato in riunione dalla assessora Federica Del Conte. Un voto che favorisce il potenziamento del Gruppo con sede in via Zani. «Burocraticamente è solo l' approvazione di un Pua - spiega la componente della Giunta di De Pascale -. Ma concretamente è un aumento della superficie produttiva del nostro **porto**: una richiesta dall' azienda e su cui il sindaco aveva preso precisi impegni. Una buona notizia per la nostra economia: segnala il fatto che il nostro **porto** si sviluppa». Il provvedimento dispone l' ampliamento delle aree portuali, precisamente fra via Classicana e via della Burchiella. La superficie totale del progetto è di 852mila metri quadrati, di cui 44mila per raccordi ferroviari, 74mila per la viabilità e 31mila per verde e mitigazione di filtro. «Non si tratta di un comparto enorme, di effettivamente utilizzabili sono poco più di 7 ettari e mezzo - spiega ancora Sabadini -. L' area però è in attestazione alla zona portuale e prospiciente all' ingresso del nostro terminal, del general cargo e molto vicina alla nostra area direzionale. A seguito della deliberazione potranno iniziare i progetti e quindi i lavori per rendere definitivi gli svincoli, che in quella zona sono soltanto nei fatti tracciati. Poi per noi significherà avere la disponibilità di una superficie per lo stoccaggio di materiali ferrosi». Secondo il numero uno di Sapir si tratta di un «Piccolo segnale di sviluppo che potrebbe essere seguito da segnali più significativi, noi speriamo che possano seguire altri. Del resto ci sono altri due Pua che abbiamo depositato in Comune e auspichiamo possano avere la stessa sorte di quello appena approvato». Sabadini si riferisce a quelli relativi alla zona Trattaroli e "Logistica 1", ben più ampi rispetto a quello appena passato relativo all' area San Vitale. L' iter necessario per l' approvazione di questi ultimi sarà più complesso e i tempi per una loro approvazione non sono ancora definibili. Certo è che la nuova legge regionale ha dato un limite temporale per l' approvazione dei Progetti urbanistici attuativi, che sono codificati secondo la vecchia normativa. La scadenza è quella del primo gennaio del 2021. Per quel giorno o i Pua saranno già stati approvati (dalla Giunta o dal Consiglio) o semplicemente scadranno, non trovando così una loro attuazione concreta.

LASCIA IL TUO COMMENTO Inviaci il tuo commento Condividi le tue opinioni su Caratteri rimanenti: 2500 2500 {this.value=this.value.substring(0,2500);}; \$('#commentodispo').html(2500-this.value.length)" onkeyup="if(this.value.length2500){this.value=this.value.substring(0,2500);}; \$('#commentodispo').html(2500-this.value.length)" rows="1" cols="1"Testo TOP NEWS standard CATTOLICA Cattolica, carabiniere spara al ladro. Caso archiviato: «Legittima difesa»

The screenshot shows the top part of a news article on the Corriere Romagna website. The main headline is "Porto di Ravenna, via libera all'espansione di Saporiti". Below the headline, there is a sub-headline: "ulteriormente il terminal nei prossimi anni". The article is dated 09/03/2019 - 06:32 and is written by Andrea Tarroni. The website header includes navigation links for various regions (Rimini, Ravenna, Imola, Forlì, Ferrara, San Marino) and categories (Economia, Cultura, Spettacoli, Sport, Area di Merce). There is also a search bar and a "IN EVIDENZA" section. The article content is partially visible, showing the beginning of the text about the port expansion.

Il Resto del Carlino (ed. Bologna)

Ravenna

La spallata delle imprese al Governo che dice No' «Aprire subito i cantieri»

Merola: «Pronti al compromesso sul Passante»

di PAOLO ROSATO FORSE, come ha sottolineato Stefano Bonaccini, «se cade il Governo non è che si acceleri» la ricerca di una soluzione per le opere regionali ancora in stallo. Quindi il 20 marzo tutti da Toninelli - «si spera di trovare un ministro facente funzioni», ha sottolineato sibillino il governatore - perché «abbiamo bisogno di un Governo con cui discutere» e perché bisogna «aprire i cantieri. Gli accordi stipulati vanno rispettati». Dal palco del Palazzo dei Congressi della Fiera, il presidente della Regione ha chiuso il grande evento nato per chiedere al ministero dei Trasporti di sbloccare le grandi opere al palo. Ci sono il Passante di mezzo, la bretella Campogalliano-Sassuolo, la Cispadana e il **Porto di Ravenna**, un mega dossier sul quale chiedono una svolta, in positivo, tutte le anime produttive della nostra Regione.

Davvero tutte e questo è il dato importante: mai, in maniera così trasversale, dai sindacati fino a Confindustria, tutte le anime dell' Emilia-Romagna si erano unite per condividere un obiettivo. Il messaggio: il dialogo non lo abbandoniamo, ma una spallata per farci capire meglio la diamo volentieri. E anche in chiave elezioni regionali, chi sfiderà Bonaccini sa già che industria, cooperative e categorie condividono con lui la battaglia sulle opere, tutt' altro che secondaria. Il tappo sulle infrastrutture deve saltare secondo la platea della Fiera, e ieri il Governo, invitato e mai arrivato, è stato chiamato in causa più volte. Alla crisi qualcuno crede poco, come il sindaco Virginio Merola. «Se c'è una possibilità di avere una coalizione di Governo coerente al suo interno, e se davvero entrano in crisi perché non sono d'accordo su nulla, allora è giusto che si torni al voto - ha precisato Merola -. Ma a me questa del Governo pare una sceneggiata». È la Torino-Lione che divide M5s e Lega, Bonaccini ha anche gridato un «Sì alla Tav» dal palco a mo' di picconatina. «Non sono certamente tra quelli che punta per calcolo politico alla caduta del Governo - ha puntualizzato -, mi auguro che il 20 marzo non si debba però assistere a un elenco di progetti stravolti o cancellati». Passando all' atmosfera di ieri, erano presenti circa 600 persone (sala quasi piena) all' interno con tanti imprenditori, operatori e amministratori. Fuori invece si è tenuta la protesta dei No Passante e di Legambiente, presenti il collettivo Crash con bandiera 'No Tav' e tra li striscioni anche la consigliera regionale Silvia Piccinini (M5s). INSOMMA, al summit del 20 marzo molti nodi verranno al pettine, soprattutto sul Passante di mezzo, che come anticipato dal Carlino potrebbe essere riproposto nella chiave di un allargamento a una sola corsia della tangenziale, dall' uscita 5 alla 9. Non si allarga più l' autostrada e gli enti locali su questo avranno da dissentire. Merola vuole rispetto, ma apre di nuovo a una mediazione. «Ho portato avanti in passato opere decise da altri - ha ricordato dal palco -, perché non si blocca lo sviluppo di Bologna. Come quello del Paese e della Regione. Ne abbiamo bisogno per il presente, perché siamo un Paese in recessione, e per il futuro, per restare moderni e competitivi.

Tra i tanti diritti giustamente rivendicati - ha aggiunto -, c'è bisogno di un grande movimento per il diritto alla responsabilità. Io non temo l' accordo e il compromesso per il bene comune». Il governatore Bonaccini ha insistito sull' importanza di agire. «Non pensino di dividerci - riferendosi alla mancata chiamata delle parti sociali -. Vorrei dire al Governo che le analisi costi-benefici si fanno sui progetti preliminari, non esecutivi. Se un amministratore blocca un progetto esecutivo la Corte dei Conti glielo fa pagare personalmente. Loro invece fanno i furbi, perché fanno pagare i cittadini. E questo non è tollerabile» ha concluso Bonaccini tra gli applausi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Quel progetto che non va mai in porto

I soldi ci sono eppure l'approfondimento dei fondali si trascina da anni: perché?

IL PORTO e quel progetto di approfondimento dei fondali che si trascina da più di un decennio. Ne abbiamo parlato con il presidente dell' **AdSP**, Daniele Rossi.

Il cronoprogramma del progetto hub portuale, diffuso nell' autunno scorso, prevedeva la pubblicazione del bando per il project financing relativo all' approfondimento dei fondali tra fine anno 2018 e inizio 2019. Quali difficoltà si sono presentate, siamo ancora nei tempi previsti?

«La pubblicazione del bando di gara avverrà sicuramente nella prima metà dell' anno. Abbiamo riscontrato difficoltà nell' ottenimento dei permessi necessari a effettuare i lavori.

La sentenza recente sulle casse di colmata non ha influenza diretta sul nostro progetto, ma di certo deve essere esaminata e valutata con attenzione e anche questo ci impone di procedere con estrema cautela. Secondo me la cosa importante non è pubblicare in fretta un bando qualunque, ma pubblicare il più presto possibile un bando non contestabile e quindi non soggetto a ricorsi amministrativi o giudiziari che potrebbero allungare i tempi. Un paio di mesi in più oggi li possiamo recuperare a lavori in corso. Se sbagliamo il bando blocchiamo tutto. E non possiamo permettercelo».

L' aggiornamento del cronoprogramma cosa prevede?

«Oggi siamo ancora nella possibilità di dire che l' avvio dei lavori è previsto per la fine dell' anno, inizio 2020. Sono i tempi necessari per pubblicare il bando, assegnare il contratto e fare la progettazione esecutiva».

Una nota della commissione porto della Camera di commercio di poche settimane fa sollecitava tutti gli enti interessati al progetto a procedere celermente con le decisioni da assumere. Il riferimento non sembrava essere all' AdSP, ma ad altri enti. È così? Da quali enti l' AdSP aspetta autorizzazioni?

«L' incitazione della Camera di commercio è rivolta indistintamente a tutti gli attori del processo autorizzativo perché ciascuno possa fare la propria parte con attenzione, ma anche con grande celerità. Sicuramente anche in **AdSP** dobbiamo fare il massimo sforzo possibile. Lo stiamo facendo in mezzo, purtroppo, a mille difficoltà burocratiche con la volontà di rispettare scrupolosamente tutte le normative. Anche i danni collaterali non ci aiutano. Ogni volta che vi è una criticità, vedi il caso Berkan B, vengono sottratte risorse professionali che abitualmente lavorano ai tanti aspetti del bando. Rilevo comunque che negli ultimi giorni si è accentuato un rapporto di collaborazione fra tutte le amministrazioni coinvolte, a tutti i livelli c' è la consapevolezza dell' assoluta importanza di questo progetto per il porto di Ravenna e per l' economia di tutta l' Emilia Romagna».

Lorenzo Tazzari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I 250 milioni restano in cassaforte

«I FONDI per il progetto hub portuale sono tutti contrattualizzati. L'ultima tranche del finanziamento la sottoscriveremo con la banca europea degli investimenti ai primi di aprile.

L'incontro è già fissato in agenda, ci sono i documenti pronti. Non ho motivi di preoccupazione, allo stato attuale dei fatti, sulla disponibilità dei fondi». A turno parte dei fondi a disposizione dell'AdSP sono stati messi in discussione. Prima l'Unione Europea ha criticato l'Italia accusandola di 'aiuti di Stato' alla portualità italiana e in questo caso sarebbero saltati i 60 milioni già destinati dal Cipe. Poi i ritardi rispetto agli impegni assunti con l'Unione Europea sulla Tav Torino-Lione che potrebbero portare a una perdita di fondi Cef (Connecting Europe Facility, il programma di finanziamento a supporto dei corridoi infrastrutturali Ten-T) che sarebbero assorbiti dal bilancio comunitario. E tra questi, anche i 37 milioni assegnati dall'Unione Europea all'**Autorità Portuale**.

RAVENNA PRIMO PIANO
LA STORIA INFINITA
Quel progetto che non va mai in porto
I soldi ci sono eppure l'approfondimento dei fondali si trascina da anni: perché?
IL REBUS IN 4 PUNTI
Gli altri scali scavano da anni
La doppia presidenza non porterà via tempo

Il progetto hub O tutto o niente

È ipotizzabile l' approfondimento dell' area di Largo Trattaroli dove dovrebbe essere collocato il nuovo terminal container e soltanto la manutenzione davanti agli altri terminal? «No, sia per una serie di motivazioni tecniche sia perché l' acquisizione delle aree di destinazione finale dei sedimenti di escavo può avvenire soltanto nell' ambito del piano hub portuale. Il progetto non è negoziabile: o si realizza o non si realizza. E questo vale anche scavare al terminal crociere. In ogni caso il solo approfondimento di Largo Trattaroli non avrebbe alcun senso senza tutto il tratto di canale precedente. Il progetto prevede l' escavo di tutta la canaletta d' ingresso al **porto** fino a 5 miglia oltre le dighe foranee. Noi dobbiamo far arrivare navi che sono più grandi rispetto a quelle a cui eravamo abituati. È condizione indispensabile per fare accordi con i cinesi per la Via della Seta, ad esempio, ma anche con altri gruppi imprenditoriali che stanno manifestando interesse per le aree retroportuali».

2 RAVENNA PRIMO PIANO **Il Resto del Carlino** DOMENICA 10 MARZO 2019
LA STORIA INFINITA
Quel progetto che non va mai in porto
I soldi ci sono eppure l'approfondimento dei fondali si trascina da anni: perché?

I 250 milioni restano in cassaforte
I 250 milioni restano in cassaforte...
IL REBUS IN 4 PUNTI
Perché il progetto dell'hub portuale non decolla? Ecco le risposte del presidente di Adis Donato Rossi.
Gli altri scali scavano da anni
Gli altri scali scavano da anni...
La doppia presidenza non porterà via tempo
La doppia presidenza non porterà via tempo...

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Gli altri scali scavano da anni

«I MATERIALI di risulta dagli escavi sono fra quelli meno problematici perché non sono oggetto di inquinamenti pericolosi. Dove sono inquinati si tratta di idrocarburi, il che non preoccupa. A Napoli e Salerno, citati come esempio, si è arrivati all'escavo dopo vicende interminabili». «A Ravenna - aggiunge Rossi - abbiamo ereditato una situazione estremamente complessa. La vicenda delle casse di colmata è emblematica. Rispetto ad altri porti, la situazione di Ravenna è diversa a causa della quantità di materiale di escavo che è enormemente significativa. Come ho detto più volte, il progetto hub è di una importanza epocale per il porto di Ravenna, perché è l'unica possibilità di approfondire i fondali».

RAVENNA PRIMO PIANO
LA STORIA INFINITA
IL PRESIDENTE ROSSI «DIFFICILTA PER I FONDALI DEL PORTO, MA IL BANDO SARA PUBBLICATO ENTRO META 2019»

Quel progetto che non va mai in porto

I soldi ci sono eppure l'approfondimento dei fondali si trascina da anni: perché?

IL PORTO è un progetto di sviluppo che ha investito in questi anni 1,5 miliardi di euro. Ma il progetto è ancora in fase di progettazione. Il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Rossi, ha detto che il progetto è ancora in fase di progettazione. Il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Rossi, ha detto che il progetto è ancora in fase di progettazione.

IN LETTA DI BOCALLO
Per essere completi è necessario scavare il Canale, ma è tutto fermo.

IL REBUS IN 4 PUNTI
Perché il progetto dell'hub portuale non decolla? Ecco le risposte del presidente di Adp, Daniele Rossi.

Gli altri scali scavano da anni
I MATERIALI di risulta dagli escavi sono fra quelli meno problematici perché non sono oggetto di inquinamenti pericolosi. Dove sono inquinati si tratta di idrocarburi, il che non preoccupa. A Napoli e Salerno, citati come esempio, si è arrivati all'escavo dopo vicende interminabili.

La doppia presidenza non porterà via tempo
LA MOTIVAZIONE di un eventuale doppio incarico di Rossi è stata chiarita dal presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Rossi. Il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Rossi, ha detto che il progetto è ancora in fase di progettazione.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

La doppia presidenza non porterà via tempo

LA NUOVA carica al vertice di **Assoporti** sottrarrà tempo a Rossi rispetto al progetto hub? «Ravenna è la mia città, l' hub portuale è il più importante progetto della mia vita professionale. Non intendo assolutamente trascurare la comunità portuale ravennate e sono certo che riuscirò a gestire entrambe le situazioni perché ho collaboratori estremamente bravi e professionali, a Roma come a Ravenna, a partire dal segretario generale dell' AdSP ravennate, Paolo Ferrandino.

Quella dell' escavo dei fondali per ora a 12,50 metri, e successivamente oltre, è una grande sfida che sono certo la città riuscirà a vincere tutta insieme».

2 RAVENNA PRIMO PIANO **Il Resto del Carlino** DOMENICA 10 MARZO 2019
LA STORIA INFINITA
Quel progetto che non va mai in porto
I soldi ci sono eppure l'approfondimento dei fondali si trascina da anni: perché?

I 250 milioni restano in cassaforte
I 250 milioni restano in cassaforte...
Il progetto hub O tutto o niente
Il progetto hub O tutto o niente...
Gli altri scali scavano da anni
Gli altri scali scavano da anni...
La doppia presidenza non porterà via tempo
La doppia presidenza non porterà via tempo...
IL REBUS IN 4 PUNTI
Perché il progetto dell'hub portuale non decolla? Ecco le risposte del presidente di Adsp, Daniele Rossi.

La Scuola dei Trasporti apre anche a Carrara

MARINA DI CARRARA La nascita della nuova Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale, unitamente al forte impegno delle aziende di settore, impone a tutte le componenti ha scritto nei giorni scorsi l'AdSP una speciale attenzione allo sviluppo del polo portuale La Spezia-Carrara. Tale polo, legato alla direttrice Pontremolese-Brennero e naturalmente proiettato verso le Regioni del nord, riveste una propria specificità, accanto ai vicini sistemi di Genova e Livorno. Proprio in questa visione, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia, che da trent'anni lavora alla qualificazione del personale dei porti, apre ora una propria nuova sede a Carrara, per sostenere la qualificazione professionale degli addetti alle attività portuali e logistiche, e, conseguentemente, lo sviluppo dei traffici in questo comprensorio. La collaborazione avviata tra i due porti ha sottolineato il presidente della scuola, avvocato Pier Gino Scardigli rappresenta un momento particolarmente importante in funzione del naturale processo di integrazione tra territori appartenenti a due regioni diverse, ma oggettivamente omogenei.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The article title is 'La Scuola dei Trasporti apre anche a Carrara'. The author is 'Pier Gino Scardigli'. The article text is partially visible, matching the main text provided. The page includes a navigation menu at the top, social media sharing buttons, and a sidebar with various maritime-related logos and advertisements.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

ECONOMIA DEL MARE LE FORZE IN CAMPO

Il porto sta decollando «Sold out» sui moli

DECOLLA il porto nel 2019 e le forze in campo aumentano. **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale: presidente, Carla Roncallo. Progetti di ampliamento, dragaggio, sicurezza, interfaccia **portuale**, concessioni, promozioni, contatti con altre realtà sempre rapportate allo sviluppo del porto. Capitaneria Guardia Costiera: comandante Maurizio Scibilia movimento entrata e uscita navi dal bacino **portuale**. Sicurezza alla navigazione e a bordo navi. Controllo diretto di conformità alle normative internazionali convenzionali nei confronti delle navi di bandiera estera che approdano nel porto. Antianquinamento, pesca, mare sicuro nel periodo estivo che coinvolge anche gli stabilimenti balneari, demanio, sorveglianza e prevenzione sulla costa di competenza, soccorso in mare e controllo nautica da diporto, licenze marittime eccetera. Porto Carrara spa, storica compagnia imbarchi e sbarchi con i «buscaioli» di ogni tipo di merce e attualmente le mega turbine del Nuovo Pignone caricate su navi speciali. Monopolio per tantissimi anni nello scalo che aveva rapporti commerciali a livello internazionale con oltre quaranta Stati. Mezzi meccanici all'avanguardia. Il prestigioso Gruppo Marittimo Grendi traffico ro ro tre volte la settimana con Cagliari e altre destinazioni. L'ultima arrivata la ditta Dario Perioli, traffico merci con la Tunisia e il terminal crociere. Per l'assistenza alla navi in entrata e uscita il gruppo piloti, ormeggiatori e altri soggetti per il naviglio. Agenzie marittime e spedizionieri: BM, De Gasperis, Deltamar, Dante Ghirlanda, Italcarrara, Bogazzi, Intership, Labrolines, Spintermar, Marina Shipping. Polizia e Guardia di Finanza sorveglianza ai varchi di levante e ponente nell'intera area dove sono installate anche telecamere. Gianfranco Baccicalupi.

The image shows a collage of newspaper clippings. The top section is from 'LA NAZIONE' dated 'DOMENICA 10 MARZO 2019' and features the headline 'I FATTI DELLA CITTÀ' with a sub-headline 'ECONOMIA DEL MARE LE FORZE IN CAMPO Il porto sta decollando «Sold out» sui moli'. A photo of Luca Caccia is included. Below this, there are other articles: 'Torna a splendere la statua ai Caduti' with a photo of a man, 'LA POLEMICA IL SINDACATO LISI CONTRATTACA «Doppio incarico a Biselli E i grillini non intervengono»', and an advertisement for 'NICOLA PAOLESCHI STUDI DENTISTICI' with a photo of a woman and a child.

Il Tirreno

Livorno

I CONTRACCOLPI DELL' INCHIESTA

Porto, cambiano i vertici di Sintermar, Cilp e Sdt

L'ascesa di Sarri fra i manager. la conferma di Fremura e il ruolo di Mignogna

Mauro Zucchelli Livorno. Con l' ammiraglio Pietro Verna arriva un volto nuovo Palazzo Rosciano. Ma gli effetti dell' ordinanza riguardano anche alcune aziende nel settore marittimo-portuale: lo stop all' attività di quattro manager e imprenditori - almeno finché non si sarà pronunciato il Tribunale del Riesame - ha fatto modificare l' identikit del consiglio d' amministrazione di tre realtà di rilievo.

La più importante è la Sintermar: terminal sul Canale Industriale, 21 milioni di fatturato, al 12° posto nel comprensorio per giro d' affari fra le imprese del settore. Sono sospesi i due omonimi esponenti della famiglia Neri (tanto il presidente Corrado Neri, classe '75, che il cugino cinquantasettenne indicato come il "gestore di fatto" dell' azienda) e dell' altro amministratore delegato, Costantino Baldissara, 52 anni, definito dal gip come «l' uomo Grimaldi a Livorno».

Fino a pochi giorni fa il resto del consiglio dell' azienda era composto da Maurizio Sarri, Domenico Ferraiuolo e Silvio Fremura come consiglieri. Adesso il board è stato e ridisegnato: posti dimezzati, via i due ruoli da amministratore delegato. I nomi? C' è la conferma di Silvio Fremura e l' arrivo di Federico Baudone, 55 anni, direttore del terminal, fra gli amministratori come procuratore speciale.

La carica di presidente - e qui entra in gioco un' altra omonimia, quella con l' allenatore del Chelsea - è affidata a Maurizio Sarri, che oggi spegne le 51 candeline sulla torta di compleanno: dopo aver fatto una brillante carriera altrove, è ora al timone della società di cui per anni è stato direttore il padre Romano, scomparso nel 2008, grande figura di manager che ha creato dal nulla questo terminal figlio del patto fra le grandi famiglie (Neri, D' Alesio e Fremura col 33% a testa).

Ma Sarri figlio la carriera l' ha fatta altrove: in Tdt fino a essere il numero due operativo. Alla Sintermar arriva quando entra nel gruppo Neri, dopo che il terminal container in Darsena Toscana è stato acquisito dai fondi internazionali.

La Sintermar, dopo l' uscita della famiglia D' Alesio cinque anni fa, è per metà in mano alla famiglia Neri e per l' altra metà a Coifi, società nata a fine anni '70 come la holding di casa Fremura, della quale ha acquisito man mano le quote Grimaldi che ora ne ha più del 95% (con la parte rimanente posseduta dall' imprenditore Silvio Fremura, 49 anni).

Troviamo Maurizio Sarri, come già anticipato, anche nel consiglio d' amministrazione della Cilp, la realtà imprenditoriale nata all' ombra del Palazzone dei portuali negli anni '90 per iniziativa di Italo Piccini, che quattro anni fa si è aperta all' ingresso (al 50%) della Ngi, la società di Piero Neri e Luigi Negri.

Corrado Neri, classe '62, che da quasi un anno era amministratore delegato e punto di equilibrio nel riassetto dell' azienda ha passato la mano.

Nell' attesa che il Riesame faccia conoscere le proprie determinazioni, Sarri e passato da consigliere a amministratore delegato, Marco Dalli e Enzo Raugeri restano (in quota portuali) l' uno come presidente e l' altro come consigliere, nel consiglio entra Alberto Cordella, manager di Negri al Sech di Genova.

È cambiato radicalmente pure il consiglio d' amministrazione della Sdt, la società nata dall' intesa fra Sintermar e il terminal contenitori Tdt: proprio per gestire il fazzoletto di 4 ettari in radice di Darsena Toscana, dopo una lunga stagione di screzi e carte bollate appunto riguardo al controllo di quell' area finita al centro dell' inchiesta giudiziaria più scottante. In passato, così come in Sintermar, i due Neri erano l' uno presidente e l' altro amministratore delegato mentre Costantino Baldissara figurava come consigliere. Completavano la "squadra" Marco Mignogna, 55 anni(direttore di Tdt) come vicepresidente, oltre a Valerio Liperini, 43 anni, e Giuseppe Caleo, 53, ambedue consiglieri.

Nel nuovo team di vertice restano così come adesso Mignogna in qualità di vicepresidente più Caleo e Liperini, entrambi con l' incarico di consigliere.



Ad essi si associa Domenico Ferraiuolo, 56 anni, manager di provenienza Grimaldi.
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Tirreno

Livorno

LUCA BECCE

INDAGATO? MA NESSUNO MI HA DETTO MAI NULLA

In relazione all'inchiesta sull'occupazione temporanea della Sponda Ovest, intervieni Luca Becce, ex amministratore delegato del terminal Tdt e presidente di Assuterminal, ora manager a Genova di una società in tutt'altro settore.

Anche oggi, per l'ennesima volta, leggo dai giornali che sarei tra gli indagati per la vicenda livornese, sorta intorno alla società Sdt costituita da Tdt e Sintermar, vicenda che ha portato a misure interdittive per i vertici istituzionali della Autorità di Sistema Portuale e per gli amministratori di alcune delle società partecipanti.

Non posso nascondere il mio stupore nel constatare che una vicenda che, da quanto si legge, pare abbia chiari contorni amministrativi, sia oggetto di una inchiesta penale.

Ma sono ancora più sconcertato dal leggere il mio nome tra coloro che sarebbero oggetto di indagine, senza che il sottoscritto: 1) abbia mai ricevuto alcunché al riguardo; 2) sia mai stato convocato, neanche come persona informata, nel corso di una indagine che pare durare da quasi 3 anni.

Deduco, quindi, escludendo che tutti i giornali scrivano fatti totalmente inesistenti, che il mio nome sia scritto su qualche provvedimento emanato al riguardo. Provvedimento, sia chiaro, che non ho mai ricevuto e il cui contenuto mi è quindi ignoto. Io appartengo ad una generazione educata al rispetto sacro delle istituzioni. Non potrò mai venire meno a questo, che è un valore imprescindibile della mia formazione umana, prima ancora che culturale e politica.

Neanche ora ciò è scalfito, pur di fronte ad una situazione paradossale come questa. Luca Becce è l'ex ad di Tdt.

INDAGATO? MA NESSUNO MI HA DETTO MAI NULLA
di Luca Becce
In relazione all'inchiesta sull'occupazione temporanea della Sponda Ovest, intervieni Luca Becce, ex amministratore delegato del terminal Tdt e presidente di Assuterminal, ora manager a Genova di una società in tutt'altro settore.

Porto, cambiano i vertici di Sintermar, Cilp e Sdt
L'uscita di Sintermar fra i manager: la conferma di Freniera e il ruolo di Mignogna

Piccola Industria. Bozzi presidente regionale

Caso Livorno: Neverending story ed economia

LIVORNO Una volta si diceva che i tempi della politica non riescono a stare dietro a quelli dell'economia. Oggi possiamo aggiornare il detto: i tempi della giustizia sono del tutto alieni da quelli dell'economia. Per chiarezza: non è una critica alla Giustizia, quella con la maiuscola. È una constatazione, che certo non fa bene né all'economia né al bisogno di avere sentenze in tempi compatibili con le imprese e il lavoro. Dal generale al particolare: il caso Livorno, non solo con la decapitazione dell'Autorità di sistema ma anche con l'inchiesta aperta su imprenditori, armatori e terminalisti, rischia di diventare una neverending story con pesantissime conseguenze anche sull'economia e la credibilità del porto. Dice un vecchio proverbio: male non fare, paura non avere. Ma è difficile, anche ammesso di non aver fatto niente di male come l'inchiesta in corso potrebbe, in teoria, appurare malgrado il pesante castello accusatorio continuare a lavorare sapendo che per anni ancora imprenditori di primissimo piano per l'economia del porto avranno appesa sulla testa la pesante e non certo gratificante spada di Damocle. Sono fatti, non opinioni. Sperare in una giustizia più rapida possibile è solo utopia? Tra giudizi, ricorsi, gradi vari previsti dalle tutele, quando si avranno le conclusioni definitive?

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Caso Livorno: "Neverending story" ed economia' dated 9 marzo 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation bar, a main content area with a social media share button, a PDF download option, and a sidebar with various news thumbnails and logos like FEDESPEDE, LE NAVI, and ASSIMA.

Avvenire (Diocesane)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il nuovo rilancio del territorio con l' economia del mare

DI REMIGIO RUSSO Il mare deve essere visto come una preziosa risorsa naturale ma anche economica, a partire proprio dalla pesca professionale e dalle altre attività legate al comparto.

Ne sono convinti le Acli provinciali di Latina, la Coldiretti pontina e Confcooperative Lazio Sud che giovedì scorso hanno organizzato un seminario pubblico sul tema "Gli orizzonti del mare - tradizione ed innovazione, i mestieri e i bandi Feamp", presso presso l' Istituto professionale "Alessandro Filosi" a Terracina. Una sede non casuale poiché quella terracinese è una marineria di grande tradizione e importanza nel Lazio.

Oltretutto, hanno spiegato gli organizzatori insieme alla dirigente scolastica Anna Maria Masci, il Filosi è stato scelto perché offre corsi di studio propedeutici alle tante attività che possono essere esercitate nelle aree costiere e nelle marinerie, inoltre l' anno prossimo partirà il primo corso di studi sulla pesca professionale strutturato con la Regione Lazio.

Presenti anche il sindaco Nicola Procaccini, il presidente delle Acli provinciali di Latina Maurizio Scarsella e il presidente nazionale di Agci Agrital Giampaolo Buonfiglio. Ad aprire i lavori è stato chiamato il vescovo Mariano Crociata poiché le tre associazioni organizzatrici vogliono comunicare che ogni professionista debba essere formato con tecniche e valori, con competenza e coscienza. Per le Acli, Coldiretti e Confcooperative il patrimonio di valori è riconosciuto proprio nella dottrina Cristiana.

Monsignor Crociata ha spiegato che la sua presenza «è innanzitutto la possibilità di rendere testimonianza dell' attenzione che anche la nostra Chiesa locale riserva al mondo del lavoro e alle difficoltà che esso attraversa da alcuni anni a questa parte. Non starò certo a richiamare attività da noi intraprese o in corso; desidero piuttosto esprimere apprezzamento per la scelta di guardare a una delle risorse principali del territorio, anche dal punto di vista economico, quale è il mare di Terracina, con lo scopo di lanciare uno sguardo sulle potenzialità che esso racchiude e sulle condizioni della sua valorizzazione».

A seguire poi le relazioni del portavoce provinciale del Forum del terzo settore Nicola Tavoletta, direttore provinciale delle Acli, del direttore provinciale di Coldiretti Latina Pietro Greco, del comandante della Capitaneria di **Porto di Gaeta** Andrea Vaiardi. La Regione Lazio è intervenuta con l' assessore regionale alle politiche agricole e alla pesca Enrica Onorati, la quale ha annunciato 1,4 milioni di euro per finanziare due bandi di settore. La relazione conclusiva è stata del biologo marino Corrado Piccinetti, volto noto del programma Rai "Linea Blu" e che ha insegnato all' Università di Bologna, attualmente è il direttore del celebre laboratorio di biologia marina di Fano.

I lavori sono stati coordinati da Edgardo Bellezza, presidente di Confcooperative Lazio Sud.

«I temi che hanno unito le organizzazioni e i partecipanti sono stati: la formazione professionale, la multifunzionalità del comparto e i nuovi bandi Feamp della Regione Lazio. Il mondo della pesca si è ritrovato unito nella convinzione di costruire insieme una nuova visione delle marinerie laziali. Importante è stata la dimostrazione della alleanza sociale che si è evidenziata tra le rappresentanze del comparto, Regione Lazio, scuola e Capitaneria di **Porto**», ha spiegato Tavoletta.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Via a un piano per riuscire a intercettare i crocieristi

SANTA MARINELLA Comune di Santa Marinella e Pro loco uniti per vendere pacchetti turistici ai crocieristi che sbarcano al **porto** di **Civitavecchia**. «Solo ieri - fa sapere il delegato al Turismo, Pierluigi D'Emilio - grazie alla preziosa collaborazione del presidente della Pro loco Gentilini abbiamo aderito al progetto Italian Destination Interface. Un progetto che in sinergia con gli armatori, i tour operator ed altri 20 Comuni offrirà pacchetti turistici del nostro territorio ai crocieristi con l'obiettivo dal 2020 di farli soggiornare sul litorale per almeno due notti.

Le linee guida sono finalmente operative, il nostro materiale ed i contatti presi alla Bit di Milano stanno portando i loro frutti. Ora ci aspetta la sfida più grande, Miami, dove ci giocheremo la partita più ambiziosa per riportare in città un turismo di qualità. A breve convocheremo un incontro con gli operatori del settore per concertare con loro le azioni e recepirne le necessità. A giorni sarà disponibile una parte del materiale promozionale della città che verrà messo a disposizione degli esercenti. Così come stiamo lavorando per avere finalmente attivo il Punto informazioni di piazza **Civitavecchia**. Molte le cose in cantiere, dalla programmazione di una estate degna della storia di questa città. Come consigliere delegato al turismo - conclude D'Emilio - vorrei ringraziare il sindaco Pietro Tidei per averci incoraggiato e consigliato e tutti i colleghi di maggioranza che hanno reso possibile quello che sembrava impossibile. La città inizia a guardare verso orizzonti internazionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Mattino

Napoli

Il piano di investimenti

Fincantieri, operazione restyling

La sede di Castellammare sarà centro di eccellenza per la sagomatura delle lamiere: stanziati 110 milioni `Sarà possibile costruire navi di stazza maggiore A Nola un centro per la lavorazione dei profilati

Maria Elefante

IL PROGETTO Ricavi in crescita e un portafoglio ordini da record che contiene 116 navi. Il momento d'oro che sta vivendo Fincantieri si riflette sul cantiere di Castellammare. A maggio ci sarà l'ultimo varo nello storico scalo prima di un radicale restyling che trasformerà il cantiere in un centro di eccellenza per la sagomatura delle lamiere servendo anche altri siti del gruppo. L'investimento ammonta a 110 milioni di euro, 40 da parte dell'azienda, altri 70 arriveranno da Governo, Regione e **Autorità Portuale**. Ciò consentirà un incremento della produzione del 40 per cento e di aumentare i livelli occupazionali fino al 65 per cento.

L'INNOVAZIONE Il piano di restyling dovrebbe partire subito dopo il varo della nave militare Trieste, la Lhd. La nuova unità multiruolo d'assalto anfibia è la più grande realizzata nell'ambito del programma di rinnovamento della flotta della Marina Militare e con una lunghezza pari a circa 215 metri occuperà l'intero spazio sullo scalo a mare. Varata la Trieste, le navi future potranno avere dimensioni maggiori. Si passerà dagli attuali 228 metri di lunghezza per una larghezza di 32 metri a 380 metri di lunghezza per 55 di larghezza.

La proposta di Fincantieri è quella di convertire lo scalo in una grande platea, una grande area piatta, dove le grandi sezioni di navi, le parti di navi e le navi intere potranno essere montate. La nave, poi, con un sistema di traslazione, ovvero carrelli mobili su rotaie sul tipo di quelli costruiti dalla Fagioli, verrebbe trasferita dalla platea su una chiatta semi-sommersibile di nuova costruzione che immergendosi permetterà alla nave di galleggiare e quindi di essere varata. L'operazione avverrà nei pressi della banchina del porto dove ci saranno degli escavi per realizzare la «fossa di varo» e un adeguamento della banchina stessa per facilitare le operazioni di allestimento della nave.

Il sistema manderà in pensione l'attuale scalo permettendo però a seconda delle dimensioni di costruire due navi contemporaneamente o di lavorare su una nave completa e su una realizzata a metà. Ma non è tutto. Questo sistema permetterebbe al cantiere una certa flessibilità convertendolo all'occorrenza in officina per manutenzioni, trasformazioni e jumboizzazioni (ovvero allungamenti). Un punto, questo, che è stato oggetto di battaglie sindacali che hanno respinto con forza l'idea di trasformare il cantiere in un'officina o un «tronconificio». E in effetti la rivoluzione sembra mirata non solo alla costruzione di traghetti grandi (ro-ro-pax) ma soprattutto alla realizzazione dei tronconi delle ultime navi da crociera commissionate a Fincantieri. Navi sempre più grandi e che devono essere pronte in tempi brevi per mantenere alto il profilo dell'azienda.

IL POLO DI NOLA Per far funzionare il nuovo sistema l'adeguamento coinvolgerà l'intero cantiere e si avvarrà anche di un sito industriale esterno. A Nola, infatti, nascerà un «Centro servizi Navale» in partnership con uno storico fornitore campano del Gruppo, per realizzare all'esterno sub-componenti di carpenteria e lavorazioni primarie su lamiere e profilati, che costituiscono i componenti di base per la costruzione dei blocchi prefabbricati dello scafo della nave. Insomma, il lavoro che in larga parte si svolgeva nell'officina navale, il settore dove avviene il taglio della prima lamiera e dove comincia di fatto la costruzione della nave. Con il nuovo piano quell'officina effettuerà un allestimento anticipato dei blocchi. Via anche il parco lamiere, quello spazio servirà ad accogliere i prodotti semilavorati dal centro di Nola. Il reparto sagomatura lamiere invece verrà ampliato e potenziato per diventare un centro di eccellenza che, come il centro servizi navale, potrebbe fornire anche altri cantieri del Gruppo. Saranno poi realizzate tre officine coperte mobili dove si potrà lavorare anche a terra per realizzare grandi sezioni delle navi che saranno poi assemblate nella nuova area di montaggio (la platea).



Rilancio delle linee marittime veloci in Campania

maurizio de cesare

9 marzo 2019 - Il 14 marzo prossimo, alle ore 10:30 presso l'Aula Gabriele De Rosa dell'Università degli Studi di Salerno, si terrà una conferenza sulle linee marittime veloci in Campania. L'iniziativa è tesa ad illustrare i primi risultati di uno Studio di prefattibilità sui collegamenti marittimi veloci nei golfi di Napoli e Salerno, frutto della collaborazione tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e l'Università degli Studi di Salerno. Dopo la presentazione dello studio a cura del Prof. Fabio Carlucci (docente di Economia dei Trasporti e Responsabile Scientifico del LabEATT - Laboratorio di Economia Agroalimentare Trasporti e Turismo) e dell'Arch. Barbara Trincone, ricercatrice LabEATT, è prevista una tavola rotonda moderata dal giornalista Ernesto Pappalardo. Il panel dei Relatori prevede la presenza dell'Ing. Luca Cascone, Presidente IV Commissione Urbanistica, Lavori Pubblici, Trasporti Regione Campania, del Prof. Ennio Cascetta, Presidente di Metropolitana di Napoli SpA e Amministratore Unico di RAM, del Prof. Rocco Giordano, docente di Economia dei Trasporti - Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche (DiSES), Università degli Studi di Salerno, del Sen. Salvatore Lauro, Presidente Volaviamare S.C.a.R.L - Gruppo Lauro.it, dell'Avv. Corrado Matera, Assessore allo Sviluppo e Promozione del Turismo della Campania, del Prof. Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Questo sito utilizza cookie di Google per migliorare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono considerati come Google, in quanto alle parti che sono predefinite e non sono modificabili, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

VULNERABILI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAURA CON NOI - LISTINO

Rilancio delle linee marittime veloci in Campania

A. Sciacca 09 marzo 2019 - 09:30

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE

9 marzo 2019 - Il 14 marzo prossimo, alle ore 10:30 presso l'Aula Gabriele De Rosa dell'Università degli Studi di Salerno, si terrà una conferenza sulle linee marittime veloci in Campania. L'iniziativa è tesa ad illustrare i primi risultati di uno Studio di prefattibilità sui collegamenti marittimi veloci nei golfi di Napoli e Salerno, frutto della collaborazione tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e l'Università degli Studi di Salerno.

Dopo la presentazione dello studio a cura del Prof. Fabio Carlucci (docente di Economia dei Trasporti e Responsabile Scientifico del LabEATT - Laboratorio di Economia Agroalimentare Trasporti e Turismo) e dell'Arch. Barbara Trincone, ricercatrice LabEATT, è prevista una tavola rotonda moderata dal giornalista Ernesto Pappalardo. Il panel dei Relatori prevede la presenza dell'Ing. Luca Cascone, Presidente IV Commissione Urbanistica, Lavori Pubblici, Trasporti Regione Campania, del Prof. Ennio Cascetta, Presidente di Metropolitana di Napoli SpA e Amministratore Unico di RAM, del Prof. Rocco Giordano, docente di Economia dei Trasporti - Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche (DiSES), Università degli Studi di Salerno, del Sen. Salvatore Lauro, Presidente Volaviamare S.C.a.R.L - Gruppo Lauro.it, dell'Avv. Corrado Matera, Assessore allo Sviluppo e Promozione del Turismo della Campania, del Prof. Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

TEMA: ECONOMIA E TRASPORTI - SALERNO

RELATED NEWS

La nave al centro dell'economia e del trasporto

Salerno delle linee marittime veloci in Campania

Brevi - una cambia per le imprese

La nave al centro dell'economia e del trasporto

POST A COMMENT **REAGISCI** DISCUSI FACEBOOK

Servizi correlati

CATEGORIE E NUMERI SPECIFICI

- BUSINESS 109131
- SHIPPING 109131
- ECONOMIA E TRASPORTI 109131
- INFRASTRUTTURE 109131
- NAUTICA 109131
- AVVICINI TRAMONTO 1754
- CULTURA 109131
- IMBETTO - FINCH 109131

BORTO Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Il presidente dell' Authority Patroni Griffi annuncia la presentazione a breve del Documento di pianificazione strategica in vista del Prp

Ecco l' economia post-carbone «Zes ormai in dirittura d' arrivo»

Martedì incontro con il ministro Lezzi per la presentazione del piano interregionale per favorire il settore logistico

L' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale è pronta a presentare, il 2 aprile prossimo, il Documento di pianificazione strategica, primo passo per la redazione del Piano regolatore portuale.

E nel frattempo lavora per l' infrastrutturazione dello scalo brindisino, spiega il presidente Ugo Patroni Griffi, in queste ore in Israele per parlare di Zona economica speciale, che il numero uno dell' Authority del basso Adriatico considera la vera occasione per Brindisi per non farsi cogliere impreparata dalla fine dell' era del carbone, nel 2025, e dalle future trasformazioni del settore produttivo locale. Il tutto in attesa degli ultimi dati sui traffici, per verificare la bontà delle strategie e provare a capire dove tira il vento.

Il ruolo industria è sempre stato fondamentale per il porto di Brindisi e viceversa. Cosa succederà in futuro quando l' economia si trasformerà?

«Brindisi ha delle potenzialità che quasi nessuno scalo italiano ha, sia per ampiezza del bacino portuale sia per il fatto che il retroporto non è antropizzato. Probabilmente è uno dei pochissimi porti italiani in grado di accogliere, tutt' oggi, grandi insediamenti industriali nell' immediato retroporto. Ovviamente, in questo l' attrattività delle Zes potrebbe giocare un ruolo importante. Io sono qui in Israele proprio per parlare di Zes con l' Ordine degli avvocati d' affari di Tel Aviv. Ad Aprile, inoltre, parteciperemo alla missione del governo negli Emirati Arabi con una giornata dedicata alla promozione delle nostre Zes meridionali».

Ma a che punto siamo con il percorso per l' istituzione della Zona economica speciale?

«Oggi è arrivata una mail dalla Regione Molise. Sono al lavoro sulle ultime limature del piano interregionale. Il presidente della Regione Donato Toma prevede di presentarlo al ministro Lezzi martedì 12. Siamo, quindi, davvero in dirittura d' arrivo. Devo dire che il nostro piano, tra l' altro, è molto interessante in particolar modo sul fronte delle semplificazioni proposte.

Nel frattempo, però, dobbiamo organizzarci e cominciare a pensare ad un porto moderno, efficiente ma soprattutto infrastrutturato».

Fondamentale in questo senso la programmazione. A che punto è l' iter per il Piano regolatore portuale?

«Il 2 aprile presenteremo il Documento di pianificazione strategica, che rappresenta la prima fase per la redazione del Piano regolatore portuale.

Finalmente potremo dotare i porti pugliesi di uno strumento urbanistico, visto che ai sensi della legge 84 del 1994 nessuno ne è dotato. Abbiamo immaginato un percorso partecipato, sono stati predisposti dei questionari che sottoporremo alla collettività, raccogliendo ovviamente le indicazioni. Dopo di che, ci avvieremo all' approvazione in maniera tale da poter passare alla fase due: la redazione dei Piani regolatori. Inoltre, pur non essendo obbligati, sottoporremo alla consultazione pubblica anche il Piano energetico ambientale portuale. Siamo infatti probabilmente la prima Autorità di sistema ad averlo preparato».

A parte le opere principali, delle quali si è discusso molto in queste settimane, ci sono altri interventi di infrastrutturazione utili al porto in dirittura d' arrivo?

«Abbiamo ottenuto l' approvazione del progetto per la realizzazione del pontile a briccole. In questo modo, potremo



finalmente dotare Brindisi di almeno quattro accosti sicuri ed efficienti, fin da subito. Partiamo la settimana prossima con la conferenza dei servizi, in maniera da avviare l'appalto nel più breve tempo possibile. Il porto, infatti, ha un problema di accosti insufficienti e non sicuri e di assenza di un approdo idoneo alla crocieristica, oltre che di fondali troppo bassi rispetto al potenziale che potrebbe scalare Brindisi».

Per i dragaggi, però, l'Autorità di sistema ritiene irrinunciabile la cassa di colmata.

«Su questo il dibattito è noto. L'importante, intanto, è che queste opere abbiano trovato delle risorse: sono tutti interventi finanziati, quindi dei quali è possibile avviare la realizzazione, se sono condivise dalla collettività. Se riuscissimo a portare i fondali a -14 saremmo il porto più profondo dell'Adriatico prima di Trieste. Un notevole vantaggio competitivo che ci consentirebbe di candidarci ad intercettare parte del traffico della Via della seta, cosa che oggi per limiti infrastrutturali non è possibile fare. A quel punto, l'offerta di Brindisi diventerebbe molto allettante. Con spazi disponibili ed una buona dotazione di manodopera di qualità può essere molto attrattivo anche per gli insediamenti industriali della new economy o della blue economy, come avvenuto per il porto di Anversa, che in qualche misura è il modello al quale dovremmo guardare con interesse come esempio di buone pratiche da replicare a Brindisi».

F.R.P.

Porto, intervista al commissario dell' Authority Agostinelli

Il commissario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro Andrea Agostinelli rivendica la battaglia, a fianco del ministro Danilo Toninelli, contro il terminalista Mct. E mentre gioca la partita per una sua definitiva nomina alla guida dell' ente che gestisce il porto, glissa sull' attacco dell' assessore Russo al titolare dei Trasporti. porto gioia tauro gioia tauro reggio calabria Se vuoi ricevere gratuitamente tutte le notizie sulla Calabria lascia il tuo indirizzo email nel box sotto e iscriviti:

The screenshot shows a news article on a website. The main headline is "Porto, intervista al commissario dell' Authority Agostinelli". Below the headline, there is a sub-headline: "Andrea Agostinelli rivendica la battaglia, a fianco del ministro Danilo Toninelli, contro il terminalista Mct". The article text begins with "Il commissario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli rivendica la battaglia, a fianco del ministro Danilo Toninelli, contro il terminalista Mct. E mentre gioca la partita per una sua definitiva nomina alla guida dell' ente che gestisce il porto, glissa sull' attacco dell' assessore Russo al titolare dei Trasporti." There are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Google+. Below the article, there is a newsletter sign-up form with the text "Se vuoi ricevere gratuitamente tutte le notizie sulla Calabria lascia il tuo indirizzo email nel box sotto e iscriviti:". To the right of the main article, there are several smaller article teasers under the heading "SEGUICI SUI SOCIAL" and "ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER". One teaser is titled "Morte celebrata per la donna grave dopo l'anestesia" and another is "Spacciava droga con tanto di".

Porti italiani a rischio paralisi

di Marco Casale

Vi ricordate la direttiva Bolkestein? Nell'ultima finanziaria il Governo è sceso in campo con l'obiettivo di sospendere gli effetti negativi, prorogando di altri 15 anni la durata delle concessioni turistico-ricreative. Il problema è che non tutte le ciambelle riescono col buco, e così nel provare a risolvere un problema i gialloverdi ne hanno creato un altro che rischia di gettare il mondo dello shipping nel caos più completo. Il riferimento è al comma 682 dell'articolo 1: le concessioni disciplinate dal comma 1 dell'articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge hanno una durata, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge, di anni quindici. Avete letto bene? La misura tampone del governo non interesserebbe soltanto le concessioni sulle spiagge ma l'elenco comprenderebbe anche quelle rilasciate da qualsiasi altro ente. La concessione dei beni demaniali marittimi si legge nell'art.1 comma 1 della legge 494 del '93 può essere rilasciata, oltre che per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, per l'esercizio delle seguenti attività: gestione di stabilimenti balneari; esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; etc. Quale sia l'obiettivo della norma, lo si evince dal comma 675 della stessa legge di bilancio, che fissa, con futuro decreto del presidente del Consiglio dei Ministri da promulgarsi entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, i termini e le modalità per la generale revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime. Tra le altre cose, il decreto dovrebbe contenere i criteri per strutturare la revisione organica delle norme connesse alle concessioni demaniali marittime, con particolare riferimento alle disposizioni in materia di demanio marittimo di cui al codice della navigazione o a leggi speciali in materia. Non sappiamo se sia voluta o meno, ma la pericolosa tentazione di applicare la deroga alla Bolkestein anche all'ambito portuale rischierebbe di bloccare le attività di tutti i porti italiani: ve li immaginate i grandi terminalisti, che oggi vantano in Italia concessioni di durata anche sessantennale, a fare le valige tra 15 anni? Rischieremmo di trovarci paralizzati dai ricorsi. Non solo, durante questi quindici anni, i terminalisti non avrebbero obblighi circa il rispetto dei piani industriali e occupazionali. Potrebbero fare quello che vogliono perché la proroga quindicennale è senza condizioni. La norma prevede per altro il divieto di rilasciare nuove concessioni fin a quando la nuova procedura non sarà stata ultimata. Al comma 681 si legge infatti che solo al termine di tutto l'iter verranno assegnate le aree concedibili ma prive di concessioni in essere alla data di entrata in vigore della presente legge, secondo i principi e i criteri tecnici stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri previsto dal comma 680. Se dovessimo applicare la norma in senso letterale, la conseguenza immediata sarebbe quella dello stop a tutti i progetti oggi in cantiere relativi alla realizzazione di nuovi terminal sia merci che passeggeri. Forse, se a quest'ora avessimo adottato il regolamento di attuazione dell'art. 18 della Legge n. 84/1994, atteso dal mondo portuale da oltre venti anni, ci saremmo evitati simili seccature.

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie



PORT NEWS
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

9 Marzo 2019 — Focus
Il pasticcio della finanziaria 2019
Porti italiani a rischio paralisi
di Marco Casale

Vi ricordate la direttiva Bolkestein? Nell'ultima finanziaria il Governo è sceso in campo con l'obiettivo di sospendere gli effetti negativi, prorogando di altri 15 anni la durata delle concessioni turistico-ricreative.

Il problema è che non tutte le ciambelle riescono col buco, e così nel provare a risolvere un problema i gialloverdi ne hanno creato un altro che rischia di gettare il mondo dello shipping nel caos più completo.

Tra le altre cose, il decreto dovrebbe contenere i criteri per strutturare la revisione organica delle norme connesse alle concessioni demaniali marittime, con particolare riferimento alle disposizioni in materia di demanio marittimo di cui al codice della navigazione o a leggi speciali in materia.

Non sappiamo se sia voluta o meno, ma la pericolosa tentazione di applicare la deroga alla Bolkestein anche all'ambito portuale rischierebbe di bloccare le attività di tutti i porti italiani: ve li

CEBA
Cerca...

TAGS

- Ambiente Autopilot
- Autoproduzione Autorità
- Portuali Blockchain Blue
- Economy Cantieristica navale
- Coesione territoriale
- Concessioni demaniali
- Containership Crociere
- Curia del ferro (Santana-Europa)
- Dazi Commerciali ESPO
- Europa Normazione
- Gigantismo navale GNL
- Industria 4.0
- Infrastrutture
- Innovazione
- tecnologica Internet of things
- Interporto Vesuvius
- Italia e Asia Lavoro portuale
- Logistica Portuale
- Porto di Livorno
- Porto di Piombino
- Progetti Capri
- Protezione Nautica
- Riforma portuale
- Delrio Servizi tecnico-nautici
- Shipping Sicurezza Smart port
- Storia di Livorno
- Traffici marittimi
- Traghetti Via della Seta
- Weblog

Il patto Italia-Cina ignora le insidie della Via della Seta

PIETRO SACCO'

La scelta del governo di fare dell' Italia il primo grande Paese occidentale incluso nel progetto cinese della cosiddetta Nuova Via della Seta non reggerebbe a una semplice analisi costi-benefici.

L' idea, confermata venerdì dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte, è quella di firmare un memorandum d' intesa con la Cina in occasione della visita di Xi Jinping, atteso in Italia dal 21 al 23 marzo. L' Italia affiancherebbe circa altri 70 Paesi che hanno aderito al piano Belt and Road Initiative(Bri), lanciato da Xi nel 2013: un enorme programma infrastrutturale che mira a mettere la Cina al centro di una rete di collegamenti stradali, marittimi e ferroviari per agevolare gli scambi commerciali con il resto dell' Asia, l' Africa e l' Europa.

Per l' Italia l' interesse dei cinesi è soprattutto verso i porti di Venezia e Trieste. Il programma prevede massicci investimenti da parte dei cinesi, pronti a pagare totalmente il costo di alcuni progetti. Altri li finanziano a basso costo, con una strategia che ha già creato problemi di sovraindebitamento in diversi paesi, come il Pakistan, la Malesia e lo Sri Lanka, costretto a cedere a Pechino per un secolo il suo principale porto commerciale. La Bri ha un malcelato obiettivo politico: rafforzare l' egemonia della Cina sull' area asiatica e ampliarne il potere in Africa e in Europa. Uno scenario preoccupante per chi è convinto della bontà del modello di società liberale e democratica, a cui si oppone la natura non democratica e illiberale della Cina. In questo senso sono purtroppo del tutto comprensibili gli allarmi degli Stati Uniti.

Anche se si ragiona solo sugli aspetti commerciali del progetto i conti non tornano. Lega e Cinque Stelle, come altri movimenti populistici stranieri, sembravano conoscere bene gli effetti collaterali del commercio internazionale. Prima del voto si sono schierati dalla parte delle 'vittime della globalizzazione', quelli che hanno visto le aziende chiudere e i posti di lavoro svanire per effetto della concorrenza straniera. Ce ne sono anche in Italia, che con quasi 40 miliardi di euro di attivo commerciale è una potenza mondiale dell' export. È un dato di fatto che aprirsi al libero scambio porta vantaggi e svantaggi. Generalmente ci guadagnano i consumatori, che possono avere accesso a prodotti più economici, e le imprese più competitive, che trovano nuovi mercati di sbocco.

Ci perdonano le aziende più deboli, sfidate da nuovi concorrenti stranieri, e chi lavora per loro. La determinazione antiglobalista dei partiti che ci governano pareva fortissima: la maggioranza non ha nemmeno intenzione di ratificare nemmeno il Ceta, l' accordo commerciale tra l' Unione Europea e il Canada che Confindustria ritiene positivo per le aziende italiane. I dubbi dell' esecutivo sulla bontà del libero scambio sono stati accantonati per andare incontro ai progetti di Xi. È paradossale, perché se c' è un Paese che con la sua politica commerciale sleale e aggressiva ha messo in difficoltà il resto del mondo quello è la Cina. I 'difetti' di Pechino, quelli che ad esempio gli hanno impedito di essere riconosciuta come "economia di mercato" nell' ambito degli accordi dell' Organizzazione mondiale del commercio, sono innumerevoli. Ha un modello economico in cui lo Stato continua a controllare tutti gli aspetti dell' economia e interviene sistematicamente per coprire le perdite delle grandi aziende che vanno in difficoltà. Questo consente alle imprese cinesi di fare dumping, cioè concorrenza in perdita, in molti settori economici, a partire da quello dell' acciaio. Un secondo enorme problema è quello dell' accesso al mercato cinese da parte delle aziende straniere: per stabilire una base in Cina devono allearsi con un' impresa locale, che a quel punto può avere accesso a brevetti, programmi, strategie (e, a un certo punto, usarli per fare concorrenza all' alleato).

C' è una strategia precisa, in tutto questo. Si chiama 'Made in China 2025' ed è un altro programma del governo cinese che il nostro esecutivo sembra ignorare. È un piano di investimenti miliardari con cui la Cina vuole spostare le proprie aziende verso l' alto nella catena globale del valore: punta a farne i campioni mondiali in dieci settori redditizi e innovativi, compresi i macchinari e i dispositivi medici, comparti di forza del Made in Italy. Se il piano riuscisse, la Repubblica Popolare Cinese diventerebbe la terra dell' eccellenza industriale mondiale e farebbe concorrenza diretta a potenze industriali, come la Germania e l' Italia.



L' Europa e gli Stati Uniti, che hanno chiaro questo rischio, si stanno mobilitando per contrastare i piani di Xi. L' Italia, sulla spinta dell' attivismo del sottosegretario filo-cinese Michele Geraci, vuole trattare da sola con la Cina, ma parte da una posizione di debolezza. Già adesso i nostri scambi con Pechino sono sbilanciati a loro favore. La Cina è uno dei pochi Paesi con cui abbiamo una bilancia commerciale negativa: 13,2 miliardi di export contro 30,8 miliardi di import. Lo spazio di mercato in Cina per le nostre aziende si ridurrà ulteriormente se - come sembra - nella trattativa con Washington per eliminare i dazi Pechino accetterà di aumentare significativamente le sue importazioni dagli Stati Uniti. In un contesto del genere, è facile sospettare in quale direzione dovrebbero andare i convogli tra Cina e Italia nella Nuova Via della Seta in cui ci stiamo avventurando.

RIPRODUZIONE RISERVATA

PROBABILE VERTICE NEI PROSSIMI GIORNI

Nella maggioranza non mancano i perplessi. Sorprese in vista?

LUCA MAZZA

Milano Se il governo gialloverde riuscirà a superare l'impasse sul Tav, nelle prossime settimane probabilmente sarà chiamato a sciogliere un altro nodo chiave e su cui ci sono posizioni e sensibilità profondamente diverse nella maggioranza.

Tensioni finora sotterranee, ma che rischiano di diventare palesi a stretto giro. L'adesione dell'Italia alla Belt and Road - la nuova Via della Seta voluta dal presidente cinese Xi Jinping, confermata dalle affermazioni dei massimi rappresentanti dell'esecutivo (a partire da Giuseppe Conte) ma ancora non ufficializzata nero su bianco - vede favorevole gran parte del Movimento 5 Stelle ma decisamente più titubante la Lega. Tre giorni fa, dopo le indiscrezioni del Financial Times sulle divisioni a Palazzo Chigi per l'abbraccio italiano al Dragone, Matteo Salvini ha provato a ridimensionare gli attriti: «Non c'è nessun problema tra Italia e Stati Uniti per ciò che riguarda la questione della 'Via della Seta'». Allora, però, l'irritazione degli Usa non si era ancora manifestata platealmente, anche se le resistenze americane erano note.

Quando si è capito che quella italiana di sostenere il progetto di Pechino era qualcosa di più concreto di una tentazione da Washington hanno esternato il disappunto, ribadito ieri dal consigliere di Trump, Garret Marquis, che in un tweet ha chiesto di «non legittimare» il progetto cinese. Del resto l'Italia è il primo partner europeo di peso in procinto di siglare un'intesa di questa portata con Pechino.

Di fronte alla contrarietà degli Usa, anche l'area più 'filo-atlantica' della maggioranza di governo italiana ha preso coraggio al punto da mettere in dubbio l'opportunità di spianare la strada agli investimenti cinesi assecondando in tutto e per tutto i desiderata di Xi Jinping. Se Luigi Di Maio nelle sue visite in Cina si è esposto abbastanza dando garanzie sul supporto italiano al piano infrastrutturale del gigante asiatico, sul fronte leghista si è andati decisamente più cauti con promesse e rassicurazioni. Una importante voce in capitolo sul dossier, infine, ce l'avrà anche la Farnesina, visto che il ministro degli Esteri Enzo Moavero Milanesi è particolarmente attento a non alterare equilibri diplomatici consolidati. Probabilmente alla vigilia dell'arrivo in Italia del presidente Xi del 21 marzo si terrà un vertice di governo per trovare una linea comune sulla Via della Seta. E l'esito del negoziato con la Cina, che momento sembra scontato, potrebbe riservare qualche sorpresa.

RIPRODUZIONE RISERVATA



Xi in missione a Roma con 70 capi d'industria E una mappa di 4 Paesi

Il leader cinese arriva il 21 marzo con il memorandum d'intesa Piano di collaborazione sulla Via della Seta, dall'energia ai treni

Guido Santevecchi

PECHINO Un «Memorandum d'intesa» tra Cina e Italia può voler dire molto dal punto di vista politico, ma poi va riempito di progetti operativi. Il Corriere ha raccolto anticipazioni sul contenuto concreto della missione di Xi Jinping in Italia. E nelle aspettative di Pechino c'è molto di più di una celebrazione degli antichi fasti della Via della Seta, di Marco Polo e di Venezia. Anche più degli investimenti possibili nel porto di Trieste. Sulla mappa della «Belt and Road» sono segnati i primi Paesi dove lavorare insieme.

Un caso, quello della firma italiana di adesione alla Via della Seta di Xi Jinping, che ha aperto una polemica da parte americana («Potrebbe danneggiare la reputazione italiana nel lungo periodo»), secondo il Consiglio per la Sicurezza nazionale della Casa Bianca.

Che ieri ha ribadito: «L'Italia non asseconi la vanità della Cina»). Al momento, il presidente cinese dovrebbe venire a Roma in visita di Stato, tra il 21 e il 23 marzo, e potrebbe fare una tappa «turistica» a Palermo. Xi viaggia molto, ma mai per puro cerimoniale, guarda sempre all'interesse nazionale e riparte dopo la firma di accordi industriali e commerciali.

Il piano oltre il memorandum è molto interessante per il Sistema Italia, se si analizzano i nomi del seguito industriale di Xi. Se si considera che Pechino sta cercando di cambiare drasticamente il modello finanziario e di sostenibilità della «Belt and Road Initiative», l'etichetta internazionale della Nuova Via della Seta. Se andranno a buon fine le proposte cinesi di collaborazione concreta e joint venture in quattro Paesi già individuati: Egitto, Azerbaijan, Kazakistan e Georgia.

Nell'elenco provvisorio dei membri «non politici» della delegazione ci sono una settantina di leader industriali. Si tratta di dirigenti esecutivi, non di pura facciata, gente che guida aziende potenti nell'universo delle imprese statali: China Communications Construction Company che con una galassia di sussidiarie disegna e costruisce infrastrutture, dai porti alle strade, dai ponti alle ferrovie: 116 mila dipendenti che hanno lavorato ultimamente in Etiopia, Sudan e Pakistan. Il gruppo sarà rappresentato a Roma dal presidente Song Hailiang e dal vice esecutivo Wang Jingchun.

La lista prosegue con Lao Jun, executive president di China Railway Construction, che gestisce l'alta velocità Pechino-Shanghai. Power Construction, contractor idroelettrico, con Li Yanming. China Gezhouba Engineering, che lavora nel settore della costruzione e gestione di centrali idroelettriche. E ancora, Dongfang Electric con il presidente Zou Lei. Citic Construction, il braccio ingegneristico del gigante degli investimenti statali Citic.

Molto interessante, forse il cervello di tutto, la delegazione di Sinosure, la più corposa, con il presidente Song Shuguang e cinque alti dirigenti.

Nella «mission» di Sinosure (China Export and Credit Insurance Corporation), al primo posto c'è il sostegno alla «Belt and Road Initiative». L'istituzione finanziaria ha assicurato investimenti per circa 510 miliardi di dollari, che coprono 1.300 progetti della Via della Seta nei campi dell'energia, trasporti, impianti petroliferi, telecomunicazioni, linee marittime. Di fatto Sinosure è stata una cassaforte del progetto di Xi.

Però, Sinosure ha un problema a Pechino: le è stata contestata «avidità» nella gestione quasi monopolistica del finanziamento all'impresa. I suoi dirigenti infatti si sono preoccupati per i rischi dei progetti non andati a buon fine in diversi Paesi asiatici, invocano la presenza di partner internazionali importanti e affidabili. Ne è nata una polemica interna: si litiga anche nel potere mandarino.

I pianificatori del Partito-Stato, in questa fase di rallentamento della loro economia, vogliono cambiare modello finanziario e di sostenibilità, anche sociale, della grande espansione geopolitica che corre (al momento cammina e a volte incespica) lungo la Nuova Via della Seta. I dirigenti di Sinosure vengono a Roma per «apprendere come si



trovano finanziamenti internazionali credibili e sostenibili», dice al Corriere una fonte al corrente dei progetti. Avere a bordo un Paese del G7 come l' Italia, i cui gruppi industriali hanno know-how nelle infrastrutture e sono storicamente capaci di lavorare in Paesi «caldi» e instabili, potrebbe aprire ai cinesi nuove linee di credito internazionale, trasparenti. Roma, aderendo, potrebbe garantire standard occidentali, evitando i timori della «trappola del debito» denunciati in molti Paesi asiatici dove si sono impegnati i cinesi. In cambio, all' Italia verrebbe offerto un ritorno importante. La collaborazione in Egitto, Azerbaijan, Kazakhstan e Georgia, nella visione di Pechino ha validi motivi economici e geopolitici. Persa la Libia, con l' Algeria in fermento, l' Egitto è ancora più strategico per la stabilità del Mediterraneo, nell' interesse di Roma ma anche dell' Europa. Mentre Pechino pensa forse di sottrarre Kazakhstan e Georgia a influenza (e bullismo nel caso di Tbilisi) di Vladimir Putin. A Roma, in attesa di Xi Jinping, si litiga sulla Tav. Come la vedono a Pechino? Qualche sorriso compiaciuto sul caos del modello occidentale. «Ma si spera che la grande occasione della Via della Seta non vada perduta, nel nostro e nel vostro interesse» .

Il Secolo XIX

Focus

Washington contro la firma dell'intesa per la Via della Seta lancia segnali a Palazzo Chigi: «Legittimo un progetto politico e mina la collaborazione economica con le aziende Usa»

Accordi tra Italia e Cina, gli Usa avvertono: a rischio il vostro ruolo nella Nato

Siamo molto preoccupati che quando il presidente cinese Xi visiterà Roma, l'Italia firmerà la Belt and Road Initiative, perché legittimerebbe un progetto politico, inviando il messaggio sbagliato a Pechino».

L'amministrazione Trump usa un linguaggio molto diretto per recapitare questo avvertimento al nostro governo, aggiungendo che l'adesione alla Bri minerebbe la collaborazione tra le aziende americane e italiane, e «l'interoperatività della Nato», mettendo in sostanziosa a rischio la nostra funzionalità nell'Alleanza.

L'iniziativa per questo colloquio di background con il nostro quotidiano è stata presa dalla Casa Bianca. Due alti funzionari hanno spiegato nei dettagli le riserve dell'amministrazione: «L'Italia così si separa dal resto del G7, e consente alla Bri di penetrare in Europa nel momento sbagliato, perché lo sforzo cinese di condurre la sua diplomazia del debito non sta funzionando. Negli ultimi due anni abbiamo visto una preoccupante corrispondenza tra il finanziamento e lo sviluppo delle infrastrutture secondo il modello cinese, e i problemi emersi nei Paesi partecipanti, incluso l'aumento del debito insostenibile e l'inefficienza dei progetti. In molti casi, come Gibuti, Sri Lanka, Kenya, Pakistan, Venezuela, la Cina ha collateralizzato il debito impossessandosi di asset sovrani. Infine c'è stato anche un effetto deleterio sulla trasparenza, la gestione della corruzione, e la governance economica ed istituzionale».

SCELTE GEOPOLITICHE Quindi la Casa Bianca aggiunge: «L'Italia è un Paese del G7, uno degli alleati più stretti e di lunga data degli Usa. È un grande player economico e un brand globale. Firmando la Bri, darebbe il sostegno ufficiale a un approccio che sta avendo un impatto negativo sulla governance economica globale. Noi non abbiamo mai detto alle compagnie americane di non vendere i loro prodotti alla Bri, ma il timbro di approvazione di un governo legittimerebbe questo approccio allo sviluppo economico che è antitetico a quello del mercato e del settore privato».

Il sottosegretario Geraci ha detto al nostro giornale che la firma non avrebbe valore geopolitico. «È l'esatto opposto. Non c'è alcun significato economico, perché la Cina investirebbe comunque in Italia e in Europa. Ha bisogno di farlo perché sta perdendo soldi nei Paesi in via di sviluppo, e deve usare le sue riserve di moneta straniera. La motivazione è solo geopolitica. La ragione per cui vuole che l'Italia firmi è ottenere una vittoria politica per una iniziativa che sta perdendo rapidamente legittimità ovunque, anche nella stessa Cina. Se possono farlo con un membro del G7, rompendo la solidarietà nella Ue e allontanando gli Usa dai loro alleati, tanto meglio». Geraci nota che hanno già firmato Portogallo, Grecia, Polonia e Ungheria: «La Grecia ci ha contattati, perché dopo l'acquisto del Pireo i cinesi ostacolano l'ingresso delle navi europee. Quanto alla Polonia e il patto economico «16+1», Pechino cerca di entrare nei nuovi mercati europei per dividere Occidente e Oriente. Firmando ora l'Italia perderebbe il treno due volte: prima, perché non ha aderito subito, e ora perché lo fa quando Bri si sta dimostrando un imbroglio». Fonti di intelligence dicono che il documento prevede anche di condividere il modello socialista cinese: «Non ci sorprenderebbe, perché la sua natura è politica, non economica». Ieri anche Garret Marquis assistente speciale del presidente ha twittato: «L'Italia è un'importante economia globale. Non c'è bisogno che il governo italiano dia legittimità al progetto di vanità cinese per le infrastrutture».

I RISCHI PER LA SICUREZZA Gli Usa si oppongono anche all'uso di Huawei per costruire il sistema 5G, ma Roma chiede di chiarire i rischi per la sicurezza: «Primo, tutte le compagnie cinesi sono legate allo Stato e promuovono gli obiettivi del Partito comunista. Secondo, i servizi di Pechino sono tra gli attori più cattivi nella comunicazione cyber. Parleremo delle smoking gun, ma le prove esistenti sulle cattive azioni di Huawei dovrebbero bastare per scoraggiare qualunque economia e Paese che tenga alla propria sicurezza ad affidarsi a loro».

La firma di Bri avrebbe un impatto sui rapporti bilaterali: «Non ci sarà un downgrade, però noi vorremmo migliorare le relazioni economiche con l'Italia. Abbiamo appena parlato di allineare meglio gli acquisti per la Difesa, ma la firma di



Bri potrebbe limitare la nostra capacità di investire in simili aree. Abbiamo tante joint venture con compagnie italiane, civili e militari, come Leonardo, beni finiti, e componenti che vengono da entrambe le sponde dell' Atlantico. Sei cinesi penetreranno queste aree, c' è il rischio che ciò impedisca alle joint venture di approfondirsi. Sulla sicurezza poi siamo preoccupati dagli investimenti in tecnologia e infrastrutture critiche. Ciò può avere un impatto sulla interoperatività della Nato». Il governo però sta pensando di interrompere gli acquisti degli aerei F35: «Non è un prodotto americano o italiano, ma comune, e crea lavoro italiano».

Se Roma rinunciasse a Bri, si porrebbe il problema di come compensare i mancati investimenti: «Non possiamo promettere che gli investitori americani correrebbero da voi, ma questo è il quadro generale». Infine «c' è un forte significato simbolico. Il club a cui l' Italia si unirebbe non è proprio augusto: Sri Lanka, Kenya, Pakistan, economie di tutto il mondo in difficoltà. Sarebbe un grave danno per la vostra reputazione globale».

-

La Stampa

Focus

La conversione di Di Maio dopo la visita a Shanghai. Tra due settimane il presidente Xi a Roma

Il cambio di rotta dei Cinque Stelle Ora puntano sulla "Nuova Via della Seta"

FRANCESCO GRIGNETTI - La conversione sulla via di Pechino è davvero completa. Era solo qualche anno fa quando l'eurodeputata Tiziana Beghin, M5S, diceva: «Da anni la Cina invade il nostro mercato con prodotti a basso costo che hanno già mandato in rovina migliaia di aziende, ma adesso Pechino sta preparando l'attacco finale». Oppure il suo collega David Borrelli: «Il Paese del Dragone si è sempre affacciato al nostro mercato adottando pratiche sleali».

Tutto dimenticato. Nel frattempo Luigi Di Maio è andato in missione in Cina un paio di volte e ora la vede in maniera diametralmente diversa. Al punto che si è spinto a presiedere da vicepremier un convegno della società Huawei e recentemente li ha sdoganati sul versante G5. Il sottosegretario alla Difesa, Angelo Tofalo, esperto di cyber-sicurezza, che anche lui era stato tra gli ospiti d'onore di Huawei, volendo minimizzare l'allarme giunto dagli Usa (al contrario della Lega che chiede di attivare la procedura di «golden power»), si è spinto oltre: «I rischi di affidarsi ad aziende non alleate - ha detto Tofalo - sono gli stessi che corriamo se ci mettiamo nelle mani di quelle "amiche"».

Dopo che Di Maio ha dettato la linea, gli altri si sono adeguati. Il presidente della commissione Esteri del Senato, Vito Petrocelli, M5S, ha appena portato una delegazione parlamentare a Pechino: «Si è parlato delle grandi opportunità economiche per entrambe le parti derivanti dal progetto Nuova Via della Seta». Vede «grandi vantaggi soprattutto per le regioni italiane più in difficoltà».

Il business tra Italia e Cina in effetti sta decollando. È di qualche giorno fa il varo di una prima nave da crociera che i cinesi hanno commissionato a Fincantieri. Altre due mega-navi saranno prossimamente costruite in joint-venture a Shanghai: una commessa da 1,5 miliardi di dollari che potrebbe triplicare in breve tempo. Anche Finmeccanica sta stipulando contratti con i cinesi. «Non è tutto merito della nostra task-force, però è innegabile una certa accelerazione grazie al nostro lavoro, vanta il sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci. È lui, di cui l'economista Claudio Borghi dice essere «persona competentissima sulla Cina; un onore per la Lega averlo indicato per il governo», il vero regista di questa svolta verso la Cina.

Nell'agosto scorso, Geraci ha dato vita a una task-force interministeriale con due gruppi di lavoro stabili, uno in Italia e l'altro in Cina. La task-force raccoglie segnalazioni, dei problemi come delle opportunità, che vengono comunicate sia alle aziende, sia al governo. Dice Geraci: «Dopo un inizio lento, che scontava il tradizionale scetticismo italiano verso la Cina, le cose hanno

cominciato a camminare». I singoli dossier, dall'agroalimentare al turismo, alle cooperazione industriale o infrastrutturale, restano in capo alle singole amministrazioni o società partecipate. «Ma l'operatività passa per la task-force. E quando si deve negoziare su 15 dossier alla volta, è più facile trovare le soluzioni». Il negoziato in corso, però, quello sul memorandum che il presidente Xi dovrebbe firmare tra due settimane in Italia, potrebbe essere il più complicato di tutti perché c'è la contrarietà di Washington e di Bruxelles. O no? «Quando il testo sarà noto, si vedrà che è nell'inter

esse italiano e alleato. Abbiamo ricevuto alcune osservazioni dagli Stati Uniti e abbiamo risposto. Il governo è unito, al di là delle ricost

ruzioni giornalistiche». Chi spinge fortemente per l'adesione italiana alla Via della Seta è Massimo D'Alema, di cui si segnalano gli ottimi rapporti con Pechino. Lo stesso Geraci, però, nutre dubbi sulla Via della Seta: «Sotto il profilo economico, trasportare le merci via mare dalla Cina costa dieci volte di meno della ferrovia. Ma ora apriremo anche una Via della Set

a aerea e una spaziale». BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

