



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 21 marzo 2019**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

20/03/2019	<b>FerPress</b> Via della seta: Rossi (Assoporti), opportunità da cogliere. Benefici molto superiori ai rischi	25
21/03/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 2 Signorini: "I benefici nei prossimi mesi"	26
20/03/2019	<b>italiaoggi.it</b> Per Pechino un mare di denaro	27

20/03/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		29
<hr/>			
20/03/2019	<b>Tce Magazine</b>		30
<hr/>			

## Trieste

21/03/2019	<b>Il Giornale</b> Pagina 13	<i>GMic</i>	31
<hr/>			
21/03/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 15	<i>Piercarlo Fiumanò</i>	32
<hr/>			
21/03/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 15		33
<hr/>			
20/03/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		35
<hr/>			
20/03/2019	<b>Trieste Prima</b>		36
<hr/>			

## Venezia

21/03/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 33		38
<hr/>			
20/03/2019	<b>Venezia Today</b>		39
<hr/>			
21/03/2019	<b>La Tribuna di Treviso</b> Pagina 14		40
<hr/>			

## Savona, Vado

21/03/2019	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 46	<i>O.STE.</i>	41
<hr/>			

## Genova, Voltri

21/03/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 11		42
<hr/>			
21/03/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 37		44
<hr/>			
21/03/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 2	<i>MASSIMO MINELLA</i>	45
<hr/>			
20/03/2019	<b>Ansa</b>		47
<hr/>			
20/03/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	48
<hr/>			
20/03/2019	<b>Genova Post</b>		49
<hr/>			
21/03/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 2		50
<hr/>			
20/03/2019	<b>Ansa</b>		51
<hr/>			
20/03/2019	<b>Genova Post</b>		52
<hr/>			
20/03/2019	<b>Genova Today</b>		54
<hr/>			

20/03/2019	<b>larepubblica.it</b>	<i>FABRIZIO CERIGNALE</i>	55
Il futuro di Hennebique, parla il Soprintendente: "Sarà demolito il 70% degli interni"			
20/03/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	56
Recupero dell' Hennebique, Genova ci riprova			
20/03/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	<i>ALBERTO QUARATI</i>	57
Genova, Amico pronto a investire 33 milioni per il mega-polo degli yacht			

## La Spezia

20/03/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		58
Carico eccezionale al Terminal del Golfo			

## Ravenna

21/03/2019	<b>Corriere di Romagna (ed. Forlì-Cesena)</b> Pagina 3	<i>GAETANO FOGGETTI</i>	59
Romagna Acque difende la scelta della nuova società			
21/03/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 10	<i>Ilaria Vesentini</i>	60
Passante di Bologna verso lo sblocco Ok anche a Sassuolo-Campogalliano			
19/03/2019	<b>PortoRavennaNews</b>		62
I giornali cinesi: "Ravenna sulla Via della Seta"			

## Marina di Carrara

21/03/2019	<b>Il Tirreno (ed. Viareggio)</b> Pagina 35		63
Ripascimento con la sabbia di Viareggio Ma non se ne parla prima di ottobre			

## Piombino, Isola d' Elba

21/03/2019	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 15		64
Porto, realtà commerciale da far conoscere ai ragazzi			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/03/2019	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 35		65
Ecologia, economia e lavoro: un' equazione irrinunciabile			

## Bari

21/03/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 29		67
Studiare Leonardo tra arte e scienza			
21/03/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Lecce)</b> Pagina 41		68
Convegno Leonardo Da Vinci dalla meccanica alla buona cucina			
21/03/2019	<b>La Repubblica (ed. Bari)</b> Pagina 8	<i>GILDA CAMERO</i>	69
Atenei, musei e Accademie dal 27 il genio di Leonardo			
21/03/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 29		70
Dal volo alla cucina, i mille volti del genio di Leonardo			

## Taranto

21/03/2019	<b>Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)</b> Pagina 2	<i>Cesare Bechis</i>	71
All' interista Zhang piace il porto di Taranto			
21/03/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 40		72
Vertenza Arsenale prosegue il confronto			
20/03/2019	<b>Il Nautilus</b>		73
UN PIANO DI TUTELA PER I LAVORATORI DEI PORTI			



## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

21/03/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)</b> Pagina 24	75
Porto all' anno zero nonostante le risorse		
20/03/2019	<b>Informare</b>	76
Eurogate e Contship Italia incrementano la propria presenza nel porto marocchino di Tanger Med		
20/03/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	77
Gioia Tauro passa a MSC		
20/03/2019	<b>milanofinanza.it</b>	78
Contship Italia dice addio a Gioia Tauro		

## Olbia Golfo Aranci

21/03/2019	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 31	<i>GIANDOMENICO MELE</i>	79
Crociere all' Isola Bianca la prima nave il 4 aprile			

## Cagliari

21/03/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 18	80
Il turismo all' epoca dei social, una rete per promuovere la città		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

20/03/2019	<b>Ansa</b>	81
Migranti accolgono crocieristi a Messina		
21/03/2019	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 30	82
I nodi irrisolti del default Osl nel mirino dell' Aula		
21/03/2019	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 30	83
Informazioni turistiche Un gazebo al porto		

## Palermo, Termini Imerese

21/03/2019	<b>Giornale di Sicilia</b> Pagina 23	84	
I fondi per gli approdi «Nulla per le ferrovie?»			
20/03/2019	<b>Il Nautilus</b>	85	
Il vice Ministro Rixi a Palermo: Una pagina importante per la portualità siciliana Il presidente Monti: Quaranta cantieri avviati per raccontare fatti e non parole			
20/03/2019	<b>Il Nautilus</b>	87	
Oltre 100 milioni di Fondi Pon Infrastrutture e Reti destinati agli interventi nei porti dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale			
20/03/2019	<b>ilfattoquotidiano.it</b>	88	
Via della Seta, finalmente l'Italia arriva prima			
20/03/2019	<b>Primo Magazine</b>	<i>maurizio de cesare</i>	89
Palermo: Quaranta cantieri avviati per raccontare fatti e non parole			
20/03/2019	<b>Primo Magazine</b>	<i>maurizio de cesare</i>	90
Fondi Pon per AsDP Mare di Sicilia occidentale			
21/03/2019	<b>MF</b> Pagina 1	<i>ANTONIO GIORDANO</i>	91
Portualità 5.0, ecco la strada per la crescita secondo Srm			

## Focus

21/03/2019	<b>Corriere della Sera</b> Pagina 16	<i>Paolo Salom</i>	92
«Roma medierà tra Xi e Trump»			

21/03/2019	<b>Corriere della Sera</b> Pagina 17	<i>FEDERICO DE ROSA</i>	93
	«Si alle regole, no all' ideologia Se gli accordi sono chiari l' Italia avrà soltanto benefici»		
21/03/2019	<b>Il Giorno</b> Pagina 22		95
	Italia-Cina, patto per l' export		
21/03/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 5	<i>Gerardo Pelosi</i>	96
	Tra Italia e Cina trenta accordi per almeno 7 miliardi di euro		
21/03/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 19	<i>Francesco Rutelli</i>	97
	In tre punti la svolta nelle relazioni		
21/03/2019	<b>Italia Oggi</b> Pagina 9	<i>PINO NICOTRI</i>	98
	C' è anche un' altra Via della Seta		
21/03/2019	<b>La Repubblica</b> Pagina 17	<i>FILIPPO SANTELLI</i>	100
	Dalle acquisizioni ai "Panda bond" Qui Pechino ha già speso 15 miliardi		
21/03/2019	<b>Libero</b> Pagina 21	<i>FRANCESCO SPECCHIA</i>	102
	Un porto sicuro contro la crisi Coi cinesi faremo affari d'oro		
21/03/2019	<b>MF</b> Pagina 4	<i>GIOVANNI SFORZA</i>	104
	Xi scriverà un nuovo capitolo		
21/03/2019	<b>The Times</b> Pagina 28		106
	Xi' s ambition condemned as a 'predatory network of coercion'		
21/03/2019	<b>The Times</b> Pagina 28		107
	Italy' s populists split by lure of Chinese billions		
20/03/2019	<b>Agi</b>		108
	Xi Jinping annuncia un patto strategico con l' Italia		
20/03/2019	<b>Informazioni Marittime</b>	<i>PAOLO BOSSO</i>	109
	Camera approva via della seta cinese. Conte: "Rispetta strategia Ue"		
20/03/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		110
	Via della Seta, Merlo: paradosso italiano		
21/03/2019	<b>Corriere della Sera</b> Pagina 19	<i>Luigi Ippolito</i>	111
	Brexit, May con le spalle al muro L' Ue «boccia» la proroga di 3 mesi		
21/03/2019	<b>Corriere della Sera</b> Pagina 19	<i>IVO CAIZZI</i>	113
	L' Italia apre ai britannici per evitare lo scontro: sì a un rinvio		
21/03/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 20	<i>Nicol Degli Innocenti</i>	114
	La Ue: il sì alla proroga di Brexit solo se sarà approvato l' accordo		
20/03/2019	<b>Agi</b>		115
	L' Europa "esausta" è pronta ad una Brexit senza un accordo con la Gran Bretagna		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921  
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**Il caso Diciotti**  
Il Senato lo «assolve»  
Salvini si commuove  
di **Marco Cremonesi**  
e **Paola Di Caro** a pagina 9

**L'avvocato della modella**  
«Imane? Provarono  
a corromperla»  
di **Giuseppe Guastella**  
e **Simona Ravizza** a pagina 25

**Tronchetti Provera**  
«La Cina? Benefici  
con accordi chiari»  
di **Federico De Rosa**  
a pagina 17



## Milano Ha la cittadinanza italiana dal 2004: condannato per molestie a un minore e denunciato per guida in stato di ebbrezza. I pm: lupo solitario

# Terrore sul bus, salvati i 51 studenti

L'autista di origini senegalesi li lega e appicca il fuoco. «No ai morti in mare». I carabinieri li liberano dal finestrino

**PERCHÉ  
NON DOVEVA  
ESSERE LÌ**

di **Venanzio Postiglione**

**I** bimbi che urlano, alle porte di Milano. L'autista che è pronto a fare una strage. Il bus che prende fuoco e gli alunni tutti in salvo: per un soffio o forse per un miracolo, stavolta si può dire. La follia, il fanatismo, i cancelli dell'orrore a casa nostra: dopo averlo raccontato nelle strade di mezzo mondo. Le fiamme avvolgono una carcassa, come uno specchio di questo tempo, dove tutto è connesso e tutto rimbalza. A partire dalla violenza. E poi la parola, immaginata e allontanata per ore, alla fine pronunciata: terrorismo. Terrorismo. Non perché Ousseynou Sy sia affiliato all'Isis: ma perché ha creato il panico, ha annunciato il massacro e ha lanciato un messaggio (in qualche modo) «politico». Con la volontà di vendicare i migranti del Mediterraneo. Dai barconi di Lampedusa fino allo scuolabus in Lombardia. Senegalese di nascita, cittadino italiano, 46 anni. La retorica nazionale prevede già due filoni, subito, con i bambini che tremano ancora. Il primo porta dritto al sovranismo ideologico: immigrati, quindi cattivi, ma comunque sono troppi. Il secondo va dalla parte opposta: Matteo Salvini soffia sul fuoco e poi, ecco, una mente sconvolta quel fuoco lo accende sul serio.

continua a pagina 6



Voleva fare una strage dirottando verso Linate il bus pieno di studenti. Un autista di origini senegalesi di 46 anni ha preso in ostaggio 51 ragazzini di una scuola media di Crema, ha riempito il mezzo di benzina e solo grazie all'intervento dei carabinieri la strage è stata evitata. «Basta migranti morti in mare per colpa di Di Maio e Salvini», gridava.

da pagina 2 a pagina 6



● **GIANNELLI**

## Tangenti, arrestato il 5 Stelle De Vito

### «Dividiamoci questi, quando ci ricapita?»

LE ACCUSE AGLI ALTRI

**Il fustigatore con le arance**

di **Gian Antonio Stella**

Giustiziato il giustizialista: la reazione dei grillini all'arresto di De Vito è la metafora del garantismo a singhiozzo.

a pagina 12

IL MITO DELLA DIVERSITÀ

**Adeguarsi al «sistema»**

di **Fioranza Sarzanini**

Lo sapeva Marcello De Vito che il suo incarico di presidente del consiglio comunale di Roma non sarebbe durato in eterno.

continua a pagina 32

Terremoto giudiziario nel Movimento 5 Stelle romano. Il presidente dell'assemblea capitolina Marcello De Vito è stato arrestato per corruzione. «Spartiamoci tutto», diceva al telefono. Perquisiti il suo appartamento e gli uffici in Campidoglio. L'esponente grillino, paladino «del cambiamento e dell'onestà in politica», avrebbe incassato somme di denaro dal costruttore Luca Parnasi. De Vito in cambio avrebbe promesso, all'interno dell'amministrazione grillina guidata dalla sindaca Virginia Raggi, di favorire il progetto collegato allo stadio della Roma.

da pagina 10 a pag 13 **Bianconi, Fiano Guerzoni, Trocino**

Dall'autore del Best seller mondiale  
Il centenario che saltò dalla finestra e scomparve

### Jonas Jonasson

Il centenario che voleva salvare il mondo

Allan Karlsson è tornato (e ha 101 anni)

La nave di Tesco

**IL CAFFÈ**  
di **Massimo Gramellini**

**Q**uattro signori si sono rifiutati di pagare il biglietto sull'Intercity Milano-Ventimiglia in quanto ambasciatori del terrapiattismo. Lo hanno spiegato con immensa pazienza al controllore e poi ai carabinieri: «Noi siamo lo Stato di noi stessi, la vostra pretesa è un attacco a uno Stato libero, perseguibile da una corte mondiale». È evidente che siamo in presenza di una stramberia, peraltro piuttosto diffusa nel globo che essi non considerano tale. Ma, a guardarli meglio, i terrapiattisti dell'Intercity sono qualcosa di più: la versione caricaturale della nuova ideologia dominante, di cui condividono gli elementi essenziali. La fiducia rabbiosa in una teoria avvalorata dalla rete e smentita da secoli di scienza, che considera Galileo uno sprovveduto e Einstein

## Terra piatta capo ha

un venduto (alla lobby dei mappamondi, suppongo). Il sentirsi parte di uno Stato confinante solo con il proprio ego, esito terminale di ogni sovranismo: da «prima noi» a «prima me» il passo è breve su qualsiasi terra, tonda o piatta che sia. L'appello a un giudice planetario e inesistente, evocato all'unico scopo di sottrarsi a quello in carne e ossa e divisa da biglietto. Il sentirsi perseguitati dai potenti e ltrisi dagli intellettuali, mentre è così evidente che Cristoforo Colombo aveva bevuto la Nasa ha quattro lettere in comune con Satana e due con la Tev, i pianeti non esistono e la Luna è un faretto appiccicato al fondale del cielo.

In che cosa arrivano a credere gli uomini, pur di viaggiare a sbafo.



Noni Nature SpA s.p.a. - DL 393/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano  
9 771120 418008





Tutti vogliono far partire gli investimenti, il M5S sospetta che la Lega voglia nuovi condoni e si blocca il Consiglio dei ministri. Paralizzato come i cantieri



Giovedì 21 marzo 2019 - Anno 11 - n° 79  
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 "C'era una volta la Sicilia"  
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 22/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ITALIA-CINA Da oggi la visita

Così l'ambasciata Usa fa pressing contro Xi



◦ MARRA A PAG. 14

MA È LA VIA DELLA SETA OPPURE DELL'IGNORANZA?

◦ PINO ARLACCHI A PAG. 13

MILANO L'autista l'aveva annunciato su Youtube: "Lo faccio per dire basta stragi di migranti"

Il terrorista non jihadista voleva bruciare vivi 51 bambini sul bus

Blitz dei carabinieri: bloccato Ousseynou Sy, di origine senegalese con cittadinanza italiana. Ha dirottato il mezzo e fatto legare gli studenti minacciando i professori. Non era segnalato. "Nessun legame con l'Isis"



San Donato milanese Il bus sulla strada provinciale 415 Ansa

◦ MILOSA A PAG. 10

Devitalizzati

di MARCO TRAVIGLIO

L'arresto per corruzione di Marcello De Vito, presidente dell'Assemblea capitolina, cioè del consiglio comunale della Capitale, è una notizia gravissima. E il fatto che non sia la prima volta - era già toccato nel 2015, per Mafia Capitale, a quello del Pd Mirko Coratti, poi condannato a 6 anni - non la sminuisce. Anzi, se possibile, l'aggrava. Sia perché De Vito è un uomo di punta dei 5Stelle, storico militante fin dalla loro fondazione, sovrano campione dell'onestà. Faceva la morale alla sua acerrima nemica Virginia Raggi, che aveva il torto di averlo battuto alle primarie online nel 2016 e vinto le elezioni, diversamente da lui che l'aveva strapreso quattro anni prima. Accusava la Raggi e Daniele Frongia di avergli fatto la guerra a colpi di dossier, mentre si erano limitati a chiedere spiegazioni su alcune sue condotte opache, com'è giusto in un movimento che sbandiera la trasparenza. Ora, col senno di poi, si può dire che avrebbero dovuto approfondire meglio. Ma non è detto che avrebbero scoperto qualcosa di paragonabile a quel che si legge nell'ordinanza di arresto. L'impressione è che De Vito all'inizio non fosse una mela marcia, ma che - sempreché le accuse siano confermate in giudizio - lo sia diventato strada facendo, accumulando risentimenti per la mancata sindacatura e magari pensando a sistemarsi in vista della fine della sua carriera politica, tra due anni, alla scadenza del secondo mandato.

Di Maio ne ha subito annunciato l'espulsione, marcando la diversità da tutti i partiti che gridano al complotto, alla giustizia a orologeria, alle manette elettorali per rifugiarsi nella comoda scusa della presunzione di innocenza fino alla Cassazione. Si spera che l'espulsione sia stata decisa dopo aver letto le carte, perché un arresto è un fatto pesantissimo, ma non sempre risolutivo. Dipende dagli elementi d'accusa già dimostrati o suffragati da ampie ricostruzioni, e in questo caso ce ne sono parecchi. Leggere le carte è sempre importante per sapere chi ha fatto cosa e assumere le decisioni che la politica deve prendere allo stato degli atti, a prescindere dagli aspetti penali, che seguono tutt'altri binari. Ora, cacciato De Vito, si tratta di decidere la sorte dell'amministrazione Raggi. La sindaca è stata rivoltata come un calzino dalla Procura e ne è sempre uscita pulita. La condanna dell'ex capo del personale Marra riguarda fatti dell'era Alemanno e le tangenti addebitate al consulente Lanzalone non hanno inquinato alcun atto della giunta. Se però ora emergesse che De Vito aveva complici fra gli assessori, la sindaca dovrebbe trarne le inevitabili conseguenze.

SEGUE A PAGINA 24

CORRUZIONE Roma, arrestato il presidente M5S dell'Assemblea: sarà espulso

De Vito in manette. La Raggi vide il suo socio, ma lo scartò

Inchiesta su stadio e altri appalti: "Spartiamoci tutto subito". L'esponente 5S "si rivolge ad assessori e consiglieri". La delibera per aumentare le cubature dell'area del nuovo impianto

◦ D'ESPOSITO, LILLO, PACELLI E ZANCA A PAG. 2-4

TUTTI LAVORANO PER LA LEGA, DA CASARINI AI 5S

di ANTONIO PADELLARO

Salvare anche una sola vita non ha prezzo, ci riuscisse pure il diavolo. Figuriamoci se farlo è Casarini che con la nave Mare Jonio di esseri umani ne ha tirati fuori dalle onde 49. Ma non siamo convinti che a festeggiare lo sbarco ci sia l'intera pubblica opinione.

A PAGINA 8



Nel gual Marcello De Vito, ex n.1 dell'Assemblea capitolina



L'INTERVISTA Il capo pentastellato Di Maio: "Restiamo diversi, noi le mele marce le cacciamo"

◦ DE CAROLIS A PAG. 5

IMMIGRATI Indagato anche il comandante

Mare Jonio, la nave rossa sequestrata pure dai pm



◦ CURZI E MASSARI A PAG. 9

Caso Diciotti, il Senato salva Salvini dal processo. Lui ringrazia i 5Stelle

◦ CAPORALE E RODANO A PAG. 6

TRAPATTONI, 80 ANNI



Viva il Trap, ultimo signore del calcio che faceva sognare

◦ MASSIMO FINI A PAG. 21

VENTENNIO Dagli sprechi per le bonifiche ai flop in economia: la vera storia

Treni&bici, le fake sulle cose buone dal duce

di FRANCESCO FILIPPI

Le fake news, modo moderno e accattivante per definire le bufale, sono una costante non solo nel mondo dell'informazione, ma anche nella storia. Diffondere notizie false sul passato ha lo scopo di mettere a confronto un tempo trascorso che si immagina felice con un presente che non piace: un uso distorto

della storia per portare avanti critiche, più o meno fondate, all'attualità. Uno dei soggetti più usati per questo meccanismo perverso in Italia è sicuramente il fascismo: il passato totalitario del nostro Paese stimola da sempre sedicenti storici, specialisti del "si dice" o bugiardi consapevoli a produrre e dif-



fondere le più svariate idiozie sui presunti meriti della dittatura in chiave critica nei confronti del presente. Quasi tutte le bugie, alcune delle quali nate già in epoca fascista, sono state già smentite dalla storiografia e non hanno alcuna rilevanza per il mondo accademico.

A PAG. 22

La cattiveria

Tutto in 24 ore: Zingaretti indagato, De Vito arrestato, Salvini salvato dal processo. E B. operato di ernia. Allora è vero che FT è finita

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

STRISCIA IN MISERIA

Hamas tradisce Gaza: più tasse e aiuti scomparsi

◦ SCUTO A PAG. 18



# IL FOGLIO

quotidiano



Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel 02 589900.1



Sped. in Abb. Postale - 20.353/9000 Class. L. 462/04 Art. 1, c. 1, DDC MILANO

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 21 MARZO 2019 - € 1,80

ANNO XXIV NUMERO 68

TRANQUILLI RAGAZZI,  
POSSO GESTIRLO...  
PRATICAMENTE MANGIA  
DALLA MIA MANO...







# il Giornale



GIOVEDÌ 21 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 67 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
024 12324971 | Guida Ed. notte@edk.it



Oggi in edicola il secondo volume della saga di Jeffrey Archer

ATTENTATO PER VENDICARE I MIGRANTI

## TERRORISMO BUONISTA

**A Milano un autista senegalese dirotta un bus con 51 studenti e gli dà fuoco. Aveva precedenti per alcol e abusi su minori. La rivendicazione in un video. Caso Diciotti, l'Aula salva Salvini (ma inguaia i 5 Stelle)**

■ Una strage evitata per la prontezza di un ragazzino e l'intervento della polizia ieri a Milano, dove un autista senegalese ha dirottato un bus con 51 ragazzini a bordo. Il movente è terroristico: vendicare i migranti morti in mare «per colpa del governo».

Bassi, Fazzo, Fuciliari, Materi e Zurlo alle pagine 2-3 e 4

### CASARINI E I CATTIVI MAESTRI

di **Alessandro Sallusti**

«G li immigrati che muoiono in mare sono colpa di Salvini». Ousseynou Sy, il senegalese che ieri voleva dare fuoco per vendetta a una scolaresca presa in ostaggio su un bus alle porte di Milano, almeno una cosa la pensa come Luca Casarini, il leader dei centri sociali che ha organizzato la sceneggiata del salvataggio in mare, con il suo rimorchiatore «Mare Jonio», di una cinquantina di disperati per sfidare la politica italiana dei porti chiusi. Ma come Ousseynou e Casarini, e questo è più preoccupante, la pensano anche buona parte della sinistra parlamentare, non pochi vescovi, scrittori come Saviano, volontari alla Giu Strada e le grandi firme de *La Repubblica*. In altri tempi li avremmo chiamati i «cattivi maestri» che, loro sì, incitano all'odio contro istituzioni democraticamente elette, e come noto l'odio genera violenza e dà coraggio a folli, frustrati e delinquenti in cerca di un presunto martirio.

Prima degli scafisti andrebbero fermati quelli che agli scafisti vorrebbero lasciare mano libera mettendo a rischio la sicurezza nazionale e, come è accaduto ieri, la vita dei nostri

figli. Non solo pericolosi, Casarini e i suoi cantori in colletto bianco sono anche politicamente stupidi, tanto alimentano il mito e la gloria di Matteo Salvini ben oltre i suoi meriti e i risultati concreti. Come aprono bocca, come inscenano un gesto dimostrativo tipo «Mare Jonio» la Lega fa un balzo nei sondaggi. Più con le loro parole accendono la fantasia malata degli Ousseynou, più Salvini si avvicina alla maggioranza assoluta dei consensi grazie anche al fatto che i Cinque Stelle, per contratto, sull'argomento devono stare al gioco e non possono dire «no», pena la caduta del governo.

Non contenta di aver perso le ultime elezioni proprio sul lassismo nei confronti dell'immigrazione, la sinistra si sta preparando il terreno per una nuova batosta. Tra i «porti chiusi» di Salvini e i «bambini bruciati vivi» di Ousseynou (arrivato in Italia qualche anno fa da un porto aperto) secondo voi gli italiani da che parte stanno? Chi vuole fare credere che i morti in mare, per altro drasticamente diminuiti in numero assoluto grazie alle nuove politiche di contenimento, sono colpa dell'Italia non solo dice il falso ma ci espone tutti a vendette e ritorsioni. Dopo il terrorismo islamico ci mancava solo il terrorismo dei buonisti.



POTEVA ESSERE UNA STRAGE. Lo scuolabus dato alle fiamme per «vendetta» dall'autista senegalese in provincia di Milano

LE INTERCETTAZIONI: «NOI AL POTERE, OCCASIONE COME LA COMETA DI HALLEY»

## Mazzette, Tangentopoli grillina

Corruzione sullo stadio della Roma, in manette il big De Vito

Fabrizio de Feo e Patricia Tagliaferri

■ Marcello De Vito, presidente del M5s nel Comune di Roma, è stato arrestato ieri all'alba per corruzione. È accusato di aver intascato mazzette per aver favorito il costruttore Parmasi sull'affare dello stadio della Roma. Al telefono diceva: «Distribuiamoci i soldi».

con Borgia alle pagine 8-9

PRIMI ESAMI SUL CORPO DELLA MODELLA

Svolta nel caso Fadil: probabile morte naturale

Bassi e Fazzo a pagina 11

ALLEATI NEI GUAI

I nuovi garantisti solo se conviene

di **Augusto Minzolini**

L'atmosfera del Senato nel giorno del giudizio su Matteo Salvini è surreale. Nell'aula il vicepremier leghista si difende, tradendo attimi di commozione, contro (...)

segue a pagina 6

Cesaretti e Raffa alle pagine 6-7

IL FANTASMA DI MANI PULITE

Dai «mariuoli» alle mele marce

di **Francesco Maria Del Vigo**

C'è un'operazione in corso all'interno dei Cinque Stelle. Una grande, orchestrata e pianificata campagna mediatica per far passare un concetto: Marcello De Vito, presidente dell'assemblea (...)

segue a pagina 9

LUCCONE INSEGNA PUNTEGGIATURA AI RAGAZZI

Il Dottor punto e virgola: «Basta italiano da telegrafo»

di **Vittorio Macioce**

La scrittura è come il tennis di Panatta. Pof, pof, pof. Con la o che si apre morbida e la f che rimbalza. È suono, è musica, è armonia. È ritmo. Il segreto è come colpisci le parole, di piatto, di taglio, o facendole rotolare con una traiettoria che dal basso va verso l'alto e poi torna giù, planando, verso (...)

segue a pagina 21

OGGI GLI ACCORDI A ROMA

Cina, perché i telefoni 5G possono essere un'arma

di **Maddalena Camera**

Gli Stati Uniti sono vicini a scatenare la guerra con la Cina per la tecnologia 5G. Ossia le piattaforme tecnologiche che supporteranno lo sviluppo delle nuove reti per gli smartphone e i servizi del futuro. Ma perché una nazione come gli Usa ha tanta paura dei giganti (...)

segue a pagina 14

Micalessin e Signorini alle pagine 12-13

I 100 ANNI DI UN MITO

Pietro Magni, il calciatore che giocò in tutti i ruoli

**Massimo M. Veronese**

a pagina 31

**PONZI SpA**  
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

Abusi Lg. 104  
Assenteismo  
Concorrenza Sleale  
Aliunde Perceptum

ponzi group

ponzi.com  
ponzi@linea.info  
ponziinvestigazioni.com

800-013458

«IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA...»

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.  
immobildream.com

immobildream

Non vende sogni ma solide realtà.



1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



RUN SMART - John Brewer



IN EDICOLA A €9,90

Fondato nel 1956

# IL GIORNO

GIOVEDÌ 21 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 68 | **QN** Anno 20 - Numero 79 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANO, LA CONFESSIONE DEL COMPAGNO  
«Guardava gli altri  
e io l'ho soffocata»

VAZZANA ■ A pagina 19



MAURITO E L'INTER  
Prove di pace  
con Icardi:  
da oggi si allena  
con il gruppo

MOLA e commento di CUCCI  
■ Nel Quotidiano Sportivo



## DI MAIO E LA NEMESI

### IL RISVEGLIO DEGLI ONESTI

di MICHELE BRAMBILLA

**P**UÒ SEMBRARE paradossale, eppure l'aspetto più grave della vicenda di Marcello De Vito non è il suo arresto, ma l'immediata espulsione dal Movimento Cinque Stelle. Perché in quel provvedimento fulmineo, in quella cacciata decisa da Di Maio in persona al primo tintinnar di manette, c'è tutta l'irrazionalità e in fondo l'insostenibilità del giustizialismo grillino, del suo moralismo.

■ A pagina 6

## MOVIMENTO NEL CAOS

### IL TERRORE DELLA FINE

di RAFFAELE MARMO

**N**ON SIAMO ancora alla sindrome della ridotta della Valtellina, ma la paura, più puntualmente il terrore del tracollo, verticale, rapido e senza scampo, corre di cellulare in cellulare, di capannello in capannello, di chat in chat. È fatto di sguardi terrei, di parole gravi dette a mezza bocca, di messaggi pieni di icone funeree. E di numeri: le percentuali degli ultimi sondaggi, tutte sotto il 20 per cento.

■ A pagina 7

# Arresto per tangenti, colpo al M5S

Stadio di Roma: in cella il presidente del consiglio comunale. Di Maio lo caccia

Servizi ■ Alle p. 6, 7 e 9

MILANO AUTISTA SENEGALESE SEQUESTRA 51 STUDENTI E DÀ FUOCO AL BUS

## VOLEVA UNA STRAGE



### IL RAGAZZINO EROE

Ho pensato:  
è l'ultimo giorno  
della mia vita



GIORGI, RUGGERI,  
SANTOLINI, ZANARDI  
e commento di BANDERA  
■ Da pagina 2 a 5

## CASO NAVE DICIOTTI

Processo a Salvini  
Il Senato dice no  
ma grillini divisi

COPPARI ■ A pagina 10

## NICOLETTA, 25 ANNI



Uccisa e bruciata  
Coppia diabolica  
confessione choc

FEMIANI ■ A pagina 18

## LE FOTO DI PAMELA

«Fatta a pezzi»  
E la madre  
piange in aula

PAGNANELLI ■ A pagina 11

**menghi**  
  
Loreto (AN)  
www.menghishoes.com



## L'ARRIVO IN ITALIA



Xi e signora  
tra business  
e riflettori

FARRUGGIA ■ A pagina 17

## D'AVENIA E IL POETA



«Leopardi?  
Una carezza  
all'infelicità»

GATTA ■ A pagina 27

**aprilia** ALL STARS  
23 MARZO 2019  
CIRCUITO DEL MUGELLO  
APRILIA. LE SUE MOTO E I SUOI CAMPIONI DI OGGI E DI IERI  
VI ASPETTANO IN PISTA PER UNA GRANDE FESTA  
(ENTRATA LIBERA)  
  
READY FOR FUN?  
Scopri i dettagli dell'evento e come partecipare su [www.aprilia.com](http://www.aprilia.com)  
#bo #racer  
**aprilia**







**Oggi l'ExtraTerrestre**

**SARDEGNA** È la donna che ricicla tutto coinvolgendo le aziende. Ma Daniela Ducato, premiata anche da Mattarella ha un progetto ambizioso: rifiuti zero



**La guerra Nato ha 20 anni**

**DOMANI** Interviste, reportage, analisi sull'intervento «umanitario» contro la Jugoslavia (Serbia e Montenegro). 8 pagine speciali



**Intervista**

**ADÁM BODOR** Dalla Transilvania alle periferie dell'isolamento morale. Parla il grande scrittore ungherese  
**Massimo Congiu** pagina 14

quotidiano comunista  
**il manifesto**

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 2,00

GIOVEDÌ 21 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 68

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**NEL MILANESE IL FOLLE GESTO DELL'AUTISTA DEL VEICOLO PER VENDICARE LE STRAGI IN MARE**

**Terrore sul bus degli studenti**

■ Sequestra 51 studenti della scuola media di Crema su uno scuolabus e minaccia di dare fuoco al mezzo con i ragazzi. L'autista 47enne, Ousseynou Sy, di origine senegalese ma con passaporto italiano dal 2004, avrebbe compiuto il folle gesto per vendicare le morti del Mediterraneo:

«Da qui nessuno uscirà vivo», ha gridato. Avrebbe voluto dirottare il bus fino a Linate, per un'azione dimostrativa contro le politiche dei porti chiusi. Solo il sangue freddo di uno degli studenti ha evitato il peggio; si è liberato dalle fascette da elettricista, con cui Sy aveva immobiliz-

zato i ragazzi, e con l'unico cellulare scampato alla requisizione ha chiamato il 112. I carabinieri hanno raggiunto il bus e liberato gli ostaggi proprio mentre il veicolo veniva incendiato con la benzina da Sy prima di essere arrestato. La procura ipotizza il reato di strage e sequestro di perso-

na, con l'aggravante del terrorismo. Il Viminale ha fatto sapere di essere al lavoro «per togliere la cittadinanza italiana al senegalese» utilizzando il Decreto sicurezza, bandiera del ministro, che però prevede tale misura solo dopo condanne definitive.  
**MAGGIORI, POLICE A PAGINA 7**



foto di Riccardo Antimiani/Eidon

# La banda degli Onesti

Un clamoroso arresto si abbatte sulla credibilità dell'M5S: finisce in carcere insieme al suo avvocato il presidente dell'Assemblea capitolina. Marcello De Vito, il «mister preferenze» in nome dell'onestà, è accusato di corruzione nell'inchiesta sullo stadio della Roma. Di Maio lo condanna e lo espelle pag. 2,3

**all'interno**

**Diciotti**  
**La maggioranza si sposta a destra per salvare Salvini**

No al processo per il ministro dell'interno. Al senato voto decisivo di Forza Italia e Meloni. Sette assenti e tre voti in dissenso nei 5 Stelle, ormai a rimorchio delle destre.

**ANDREA FABOZZI**  
**PAGINA 5**

**Mare Jonio**  
**Nave sequestrata, indagato il comandante**

Dopo lo sbarco di martedì a Lampedusa, contestati i reati di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e di rifiuto dell'obbedienza a nave militare.

**ALFREDO MARSALA**  
**PAGINA 4**

**Roma**  
**Ma cacciare il reprobato non basta**

**PAOLO BERDINI**

Conclusioni dell'ultima edizione di Roma moderna, la più approfondita storia dell'urbanistica della capitale, il grande Italo Insolera si chiedeva se si potesse parlare di modernità in un città che aveva fatto degli scandali urbanistici e delle speculazioni fondiarie la cifra principale della sua vita. Insolera fece appena in tempo a non vedere l'inchiesta su Mafia Capitale e lo scandalo dello stadio della Roma. Ora siamo a un'altra tappa del gioco che rischia ormai di inghiottire la città.  
— segue a pagina 3 —

**all'interno**

**Prato** Questore e prefetto: ok alla marcia fascista

**RICCARDO CHIARI** **PAGINA 6**

**Strasburgo** Ppe: il partito di Orbán è solo sospeso

**ANNA MARIA MERLO** **PAGINA 10**

**Americhe** Trump-Bolsonaro uniti come ai vecchi tempi

**CLAUDIA FANTI** **PAGINA 13**

**I 95 ANNI DI MACALUSO**  
**«Declino 5S, lo scontro è fra destra e sinistra»**



Zingaretti e il Pd alla prova di un vero progetto per la società, l'unità sindacale, la riapertura del dialogo fra sinistra riformista e sinistra radicale. È il rapporto con il manifesto. Il giornalista e dirigente Pci Emanuele Macaluso oggi compie 95 anni. E li racconta al nostro giornale. **DANIELA PREZIOSI A PAGINA 9**

**Tina Costa**

La sua «grammatica» partigiana

**DAVIDE CONTI** **PAGINA 18**

**Fiat-tax**

Sviluppo-uguaglianza, l'arma letale

**MAURO GALLEGATI** **PAGINA 19**

**Reddito di cittadinanza**  
**Usiamolo per ridurre orario e disoccupazione**

**PIERGIOVANNI ALLEVA** **PAGINA 19**

**bianchi**



03231  
 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dir. CRM/23/2103  
 9 771025 215000





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCNVI-N° 75

Fondato nel 1892



Giovedì 21 Marzo 2019

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A EDNA I PROCCA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" EURO 1,20

**Il libro-confronto**  
Il religioso Paglia e il laico Cantone tra coscienza e giustizia  
Di Fiore a pag. 43



**Il fenomeno in calo**  
Divorzio a Casa Surace Di Maria: basta web meglio Gomorra in tv  
Farro a pag. 14



**Progetti azzurri**  
Napoli, caccia al trequartista il sogno galattico è Isco del Real  
Taormina a pag. 17



Via della Seta e Scala  
**IL POTERE SECONDO I CINESI E GLI ARABI**

Franco Cardini

Può sembrare strano, ma è così. La tragedia di Christchurch in Nuova Zelanda ha mostrato il tragico e grottesco apice d'un pregiudizio in forma più leggera - e diciamo così - «cronica» - condiviso da molti: cioè che l'Occidente sia assediato da un esercito di «poveri» (africani oppure «orientali»: non si fanno troppe differenze) ansiosi di occuparne il territorio e di sverchiare gli antichi padroni. Ora però a fare schematico pregiudizio sembra affiancarsi e sovrapporre un altro, evidenziato da uno dei tanti slogan tempestivamente creati da Salvini, che pare molto dotato in quell'arte: «Rischiamo di diventare una colonia», come ha commentato il vicepremier l'ipotesi che l'Italia venga coinvolta nel Belt and Road Project cinese, la Nuova Via della Seta. Un'ipotesi che pare abbia alquanto allarmato anche il governo statunitense e gli alti livelli della Nato: in gran parte preoccupati della possibilità di una qualche «testa di ponte» cinese nel porto di Livorno - un'eventualità che, viceversa, non dispiace agli imprenditori toscani - a due passi dal celebre Camp Darby.

Qualche giornale si è già chiesto se e fino a che punto sia verosimile che l'Italia divenga il Cavallo di Troia della nuova grande potenza asiatica. Una nuova grande potenza che, a parte l'eclisse ottonevicesca, è in realtà antichissima: si può dire la più antica del mondo. Insomma, non ci sarebbe solo l'invasione dei poveri a chiudere il cerchio aperto cinque secoli fa con l'avvicino all'Europa occidentale - dell'economia-mondo e quindi della «globalizzazione».

Continua a pag. 43

## Brucia il bus degli studenti «Vendico i migranti morti»

► Terrore a Milano, il folle movente dell'autista di origini senegalesi Aveva precedenti per molestie sui minori. Tutti salvi i 51 ragazzini

«Vendico i migranti morti nel Mediterraneo». Questo lo proclama di Ousseynou Sy, l'autista 47enne di origini senegalesi, conducente di un pullman con a bordo 51 studenti, che ieri mattina nei pressi di Milano voleva compiere una strage. L'uomo, con precedenti per molestie su minori, ha dato fuoco al mezzo, che voleva condurre fino a Linate. I ragazzini sono riusciti a scappare, i carabinieri dopo un inseguimento sono riusciti a bloccare l'uomo. Tutti i piccoli studenti in salvo.

Gusaco alle pagg. 2 e 3

**Rahmi, 13 anni**  
Il piccolo eroe marocchino «Così ho lanciato l'allarme»

L'attentatore del bus aveva terrorizzato le sue piccole vittime ma non aveva fatto i conti con Rahmi, tredici anni, che per primo ha chiamato i soccorsi dal pullman a sequestro in corso. Il ragazzino marocchino, infatti, è riuscito a nascondere un telefonino (gli altri erano stati requisiti dall'autista) e ha potuto dare l'allarme ai carabinieri.

A pag. 2



Il bus in fiamme nei pressi di Milano. Nel tondo l'autista di origini senegalesi Ousseynou Sy

**Arrestato il presidente del consiglio comunale**  
Roma, tangenti da Parnasi i CinqueStelle nella bufera

Scandalo al Comune di Roma: arrestati per corruzione Marcello De Vito, presidente del Consiglio Comunale, e altre tre persone. L'accusa: mazzette per il nuovo stadio. Terremoto in M5S. Servizi alle pagg. 6 e 7



**Così cadono gli alibi dietro il grido «onestà»**  
Mario Ajello

Diversi ma uguali. A Roma nasce il mito nazionale della «diversità morale» e del «cambiamento politico». Continua a pag. 42

**Il Cdm approva il decreto «salvo intese»**  
Lo sblocca cantieri a metà non c'è pace nel governo

Il via libera del Cdm è arrivato, ma con la formula del «salvo intese»: significa che non tutti i nodi del decreto sblocca-cantieri sono stati risolti. La Lega ha spinto perché fossero da subito inserite anche misure per la crescita. I 5 Stelle, invece, sostengono di aver bloccato un nuovo tentativo di inserire un mini-condono. Bassi a pag. 8

**Il boom di mini-appalti abbandonati nel Sud**  
Nando Santonastaso

Sono centinaia i mini-appalti bloccati al Sud. Cantieri finanziati con il Milieproproroghe. A pag. 9

**Torre del Greco**  
I sindacati che tutelano i netturbini in carcere

Francesca Mari

Ora indaga la Procura sul caso del passaggio di cantiere per la gestione della raccolta rifiuti a Torre del Greco, che resta in preda a una gravissima emergenza ambientale. La Buttò ribadisce il no all'assunzione dei 5 dipendenti «non compatibili» - 4 detenuti, tre dei quali starebbero scontando pesanti condanne, e uno su cui grava un procedimento - e si impegna ad assumere subito 119 ex novo. I sindacati invece si battono per l'ingresso di tutti i 124 dipendenti della ditta che il Comune vuol sostituire. In Cronaca

**Le liste d'attesa**  
Cardarelli più di un anno per operarsi alla mano

Maria Pirro

Oltre un anno per potersi operare al polso o alla mano. Per la precisione, l'attesa è di 423 giorni. E, all'ospedale Cardarelli, il più grande nosocomio del Mezzogiorno, si aspetta oltre un anno per trattare patologie al piede o alla gamba. Il monitoraggio sui tempi per i ricoveri è stato compiuto dalla Cisl Funzione Pubblica. Tempi biblici. E pensare che oltre 1,6 milioni di euro sono investiti dalla direzione dell'ospedale proprio per ridurre le liste. In Cronaca

**HAI SCRITTO UN LIBRO?**  
INVIACILO ENTRO IL 5/04/2019

Inviaci i tuoi testi inediti di poesia, narrativa e saggistica e i tuoi dati all'indirizzo: Gruppo Albatros - Viale Libia, 167 - 00199 Roma oppure tramite e-mail all'indirizzo: [inediti@gruppoalbatros.com](mailto:inediti@gruppoalbatros.com)

Per maggiori informazioni visita il sito [www.gruppoalbatros.it](http://www.gruppoalbatros.it) oppure chiama il numero 06.96.28.97.32

Gli autori delle opere ritenute idonee per la pubblicazione riceveranno una proposta editoriale.

(I portafogli accreditati al momento del deposito dei manoscritti sono del D.Lgs. 196/2003. I dati personali non saranno restituiti.)

**Yuri Di Motta**  
**SHINOBI** L'EREDITÀ DEL TALISMANO  
«L'ichimura è solo uno strumento. Se è usato in modo errato dipende solo dallo spirito malvagio di chi lo manipola.»  
Azione, Avventura, Alchimia, Amore. Le quattro "M" di un romanzo mozzafiato.

Albatros Il Fido

**Lo sfogo della compagna del calciatore morto**  
Lady Astori e la vedova Nassiriya se la coppia di fatto è di serie B

Mariagiovanna Capone

A morti di serie A e di serie B. Ad un anno dalla tragedia, Francesca Fioretti ricorda come il dolore per la morte improvvisa del calciatore Davide Astori abbia dovuto sommarlo a quello della burocrazia. Non tutti conoscono gli strumenti giuridici che possono aiutare le coppie che decidono di non contrarre il matrimonio. Come la legge Cirinnà, di cui non ha potuto usufruire la compagna del regista ucciso nella strage di Nassiriya. A pag. 12

**Finzi e la Finlandia felix**  
«Non si possono fare classifiche sulla felicità»

The World Happiness Report dice che è la Finlandia il Paese più felice del mondo. «La verità è che la felicità non è mai definibile e quindi misurabile. E poi la felicità è anche al Sud Italia». Parola del ricercatore Enrico Finzi. Picone a pag. 12

Via Leonardo Da Vinci 10  
80028 Grumo Nevano, Napoli  
Tel +39 081 833 30 76  
[info@kadoauomo.it](mailto:info@kadoauomo.it)





# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141 - N° 79  
ITALIA  
Sped. in A.P. 01/03/2002 con L. 4/2004 art. 1, c. 103/B

NAZIONALE



Giovedì 21 Marzo 2019 • S. Benedetto

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**Multa Ue**  
Google dovrà pagare 1,5 miliardi: abuso di posizione dominante  
Amoroso a pag. 20



**Accuse di stupro**  
Juve, niente tournée estiva in Usa: vuole proteggere Ronaldo Buffoni nello Sport



**La star del pop**  
Fenomeno Eilish la generazione Z ha trovato la sua voce  
Orlando a pag. 27



**Casa**  
ilmessaggerocasa.it  
Vai su [ilmessaggerocasa.it](http://ilmessaggerocasa.it)  
Il tuo nuovo indirizzo di casa.

## Tangenti, lo sfregio Capitale

► Scandalo in Campidoglio: arrestati per corruzione De Vito, presidente del Consiglio comunale, e altri tre Mazzette dagli imprenditori Parnasi, Toti e Statuto. Terremoto nei Cinquestelle. Di Maio lo espelle

Angeloni, Canettieri, Conti, De Cicco, Giansoldati e Menicucci da pag. 2 a pag. 7

**Senza discontinuità**  
Roma ferita così cadono gli alibi M5S

Mario Ajello

Diversi ma uguali. Roma, dove nacque il mito nazionale della «diversità morale» e del «cambiamento politico», parifica i 5 Stelle a tutti gli altri. E li identifica, o meglio li sprofonda, in quell'ambiente limaccioso e grigio in cui i tradizionali poteri marci erano stati padroni nelle passate gestioni amministrative ma i nuovi arrivati non hanno rotto i meccanismi del malaffare. Anzi parrebbero essersi adeguati al peggio. Cioè alla corruzione e alla tangente. Come nel più classico film horror del buio di Roma. E così il movimento nato e cresciuto al grido «gli anticorpi siamo noi» s'è dimostrato parte del bacillus loci. Una sorta di genius loci al contrario, quello che corrode e distrugge tutto ciò che si trova davanti.  
Se Roma era stata la levatrice del mito della neo-politica a 5 stelle, adesso diventa il palcoscenico maestoso e lo specchio di un tracollo che non è soltanto morale ma è politico e che riguarda a tutte le latitudini il movimento. Ha agito come una livella, rendendo uguali i presunti diversi, questa città.  
*Continua a pag. 22*

Milano, i ragazzi sono stati legati ma uno di loro dà l'allarme. I pm: è terrorismo



Senegalese incendia bus con 51 studenti: tutti salvi

La carcassa del pullman dato alle fiamme dall'autista senegalese, Ousseynou Sy *foto ANSA* Guasco, Mangani e Troili alle pag. 8, 9 e 10

L'intervista

Raggi furiosa con lui ma vado avanti, il malaffare esiste

ROMA «È un'occasione unica, con i soldi di questi ci facciamo la pensione». Gli Interpellati parlano anche di «congiunzione astrale» da sfruttare al momento propizio. E non si fermano neppure dopo i primi arresti del caso stadio.  
Allegri e Errante a pag. 4



Il voto al Senato

Caso Diciotti Salvini «assolto» si commuove

Il Senato salva Matteo Salvini: respinta la richiesta dei magistrati siciliani di processare il ministro dell'Interno per la vicenda della nave Diciotti. Richiesta respinta con 237 voti, grazie anche all'apporto di Ff e FdI. Solo tre dissidenti pentastellati in dissenso. Il ministro dell'Interno ringrazia i 5Stelle: «Le cose si fanno in due».  
Pucci a pag. 12

Oggi primi incontri Italia-Cina, ecco Xi per tre giorni Roma sarà blindata

Mauro Evangelisti e Alberto Gentili

La visita di Xi, Roma si blindava. È per la first lady un tour dei musei. Saranno una trentina i protocolli firmati nell'ambito del progetto della Nuova via della Seta. Di Maio rassicura gli Usa: incontro con l'ambasciatore di Trump alla vigilia del summit.  
A pag. 14



ARIETE, LO SLANCIO DELLA PRIMAVERA

Buongiorno, Ariete! «Oggi, ventuno marzo, entra l'Ariete nell'equinozio e picchia la sua testa maschia contro alberi e rocce...», scrive Salvatore Quasimodo. Quale saluto migliore per iniziare la stagione del vostro compleanno, dopo dodici anni per la prima volta Sole nel segno si unisce in trigono con Urano in Sagittario. Questo è il transito della fortuna. Diranno che siete nati con la camicia, ma solo voi sapete quanto bisogna lottare per arrivare. Auguri.

L'oroscopo a pag. 33

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



1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



RUN SMART - John Brewer



IN EDICOLA A €9,90

# il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

GIOVEDÌ 21 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 68 | Anno 20 - Numero 79 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



## LE INFRASTRUTTURE IN EMILIA ROMAGNA Passante e Bretella arriva il via libero

ANNESE e ORSI ■ A pagina 20



## IMOLA Ubriaco alla guida di un tir, denunciato

GAETANI ■ In Cronaca



DI MAIO E LA NEMESI

### IL RISVEGLIO DEGLI ONESTI

di MICHELE BRAMBILLA

**P**UÒ SEMBRARE paradossale, eppure l'aspetto più grave della vicenda di Marcello De Vito non è il suo arresto, ma l'immediata espulsione dal Movimento Cinque Stelle. Perché in quel provvedimento fulmineo, in quella cacciata decisa da Di Maio in persona al primo tintinnar di manette, c'è tutta l'irrazionalità e in fondo l'insostenibilità del giustizialismo grillino, del suo moralismo.

■ A pagina 6

MOVIMENTO NEL CAOS

### IL TERRORE DELLA FINE

di RAFFAELE MARMO

**N**ON SIAMO ancora alla sindrome della ridotta della Valtellina, ma la paura, più puntualmente il terrore del tracollo, verticale, rapido e senza scampo, corre di cellulare in cellulare, di capannello in capannello, di chat in chat. È fatto di sguardi terrei, di parole gravi dette a mezza bocca, di messaggi pieni di icone funeree. E di numeri: le percentuali degli ultimi sondaggi, tutte sotto il 20 per cento.

■ A pagina 7

# Arresto per tangenti, colpo al M5S

Stadio di Roma: in cella il presidente del consiglio comunale. Di Maio lo caccia

Servizi ■ Alle p. 6, 7 e 9

MILANO AUTISTA SENEGALESE SEQUESTRA 51 STUDENTI E DÀ FUOCO AL BUS

## VOLEVA UNA STRAGE



### IL RAGAZZINO EROE

## Ho pensato: è l'ultimo giorno della mia vita



GIORGIO ZANARDI,  
SANTOLINI  
e commento di BANDERA  
■ Alle pagine 2 e 3

### CASO NAVE DICIOTTI Processo a Salvini Il Senato dice no ma grillini divisi

COPPARI ■ A pagina 5

### NICOLETTA, 25 ANNI



## Uccisa e bruciata Coppia diabolica confessione choc

FEMIANI ■ A pagina 10

### LE FOTO DI PAMELA

## «Fatta a pezzi» E la madre piange in aula

PAGNANELLI ■ A pagina 11

**menghi**  
  
Loreto (AN)  
www.menghishoes.com



L'ARRIVO IN ITALIA



## Xi e signora tra business e riflettori

FARRUGGIA ■ A pagina 17

D'AVENIA E IL POETA



## «Leopardi? Una carezza all'infelicità»

GATTA ■ A pagina 27

**aprilia** ALL STARS  
**23 MARZO 2019**  
CIRCUITO DEL MUGELLO  
APRILIA. LE SUE MOTO E I SUOI CAMPIONI DI OGGI E DI IERI VI ASPETTANO IN PISTA PER UNA GRANDE FESTA (ENTRATA LIBERA)  
**READY FOR FUN?**  
Scopri i dettagli dell'evento e come partecipare su [www.aprilia.com](http://www.aprilia.com)  
#bo #racer  
**aprilia**







# IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 21 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 68, 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



**DA OGGI IN LIBRERIA "ATLANTIDE"**  
**Piano e il figlio, rotta via mare**  
**alla ricerca della bellezza**

L'ARTICOLO / PAGINE 44-45



**LA CESSIONE DELLA SOCIETÀ**  
**Sampdoria, scatto di Viali**  
**La proprietà cerca un advisor**

BASSO / PAGINA 48



**INDICE**

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 15
genova	pagina 19
cinema/tv	pagina 34,43
zte	pagina 44
sport	pagina 48
meteo	pagina 55

**PRESIDENTE DEL COMUNE DI ROMA**

## Tangenti stadio, arrestato De Vito grillino alfiere della legalità

Roma, ancora Roma, sempre Roma. È il terzo arresto per corruzione dell'era Raggi. Forse, il più doloroso, perché Marcello De Vito era un esponente storico del Movimento 5 Stelle romano, ex candidato sindaco, presidente dell'Assemblea capitolina. Oggi, invece, è nel carcere romano di Regina Coeli, accusato di corruzione e traffico di influenze illecite, in un'inchiesta legata allo Stadio della Roma, ai mercati generali, all'ex Fiera di Roma e ad altre partite che fanno gola ai costruttori romani. Lo stesso filone di indagine che a giugno portò all'arresto dell'avvocato Luca Lanzalone e del costruttore Luca Parnasi, ora rinviati a giudizio. «Respingo tutte le accuse», si difende De Vito - «Sono innocente. Con questa storia non c'entro nulla».

CAPURSO, LOMBARDO E LONGO / PAGINE 8 E 9

## Brucia il bus per vendetta, Samir sventa la strage



Samir, il bimbo eroe che ha chiamato i carabinieri, confortato dai genitori L'INVIATO ZANCAN, AMABILE, MATTIOLI E SERRA / PAGINE 2-5

**IL PERSONAGGIO**

Fabio Poletti / INVIATO A CREMA

«Basta migranti morti»  
Così ha preso forma  
il delirio di Ousseynou

Chi lo conosce fa fatica a credere che Ousseynou Sy, 47 anni, senegalese, sia il terrorista che voleva immolarsi a Linate con il pullman carico di bimbi.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

**L'ANALISI**

LORENZO VIDINO

### LA DIFFUSIONE MEDIATICA SPINGE A COLPIRE

L'ultra-mediatività del terrorismo moderno e il suo conseguente aspetto emulativo, sono aspetti da considerare per quanto è avvenuto ieri.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

**IL COMMENTO**

FRANCESCO LA LICATA

### IL MITO-ONESTÀ E LE IRRESISTIBILI TENTAZIONI DELLA CAPITALE

Marcello De Vito non ha una fama nazionale. Ma per chi segue il travagliato viaggio del Movimento Cinque Stelle, il protagonista dell'ultimo scandalo romano, presidente del consiglio comunale della Capitale, è invece un uomo molto noto. E chi lo conosce sa valutare l'importanza. Certo, gli attori di questa nuova storia fatta di «mani libere» e di «onestà» (fino a prova contraria), non hanno la trista notorietà dei Buzzi o dei Carminati, né il piglio feroce dei Samuraj di Suburra. Ma non sembrano neppure sprovveduti fautori di una nuova pagina politica, a giudicare dalle disavventure giudiziarie che continuano a investire il governo guidato a Roma dal sindaco Raggi.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

GENOVA, SVOLTA NELL'INCHIESTA SUL PONTE

## «I controlli sul Morandi falsati prima del crollo»

I magistrati contestano il nuovo reato a 5 tecnici di Spea Engineering  
Il procuratore Cozzi: la ricostruzione? Le priorità sono salute e indagini

È l'accusa più grave mossa dal 14 agosto scorso, quando il crollo del Morandi a Genova provocò 43 morti: aver truccato i controlli sul viadotto «prima» della strage. La Procura accusa 5 ingegneri, tutti legati a Spea Engineering, controllata da Aspi e delegata a monitoraggi e manutenzioni. E il procuratore Cozzi avverte che i tempi si possono allungare: «La ricostruzione non è lo sbarco in Normandia».

GRASSO E INDICE / PAGINA 7

**IL PROVVEDIMENTO**

Paolo Baroni e Amedeo La Mattina

### Sblocca cantieri, tra Lega e 5 Stelle non c'è l'intesa

Approvato «salvo intese». Il decreto sblocca cantieri è finito in un vicolo cieco dal quale Lega e Movimento 5 Stelle devono tentare di uscire.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

**IL CASO**

Marco Fagandini e Tiziano Ivani

### Uccise motociclista, arrestato dopo 11 giorni «È uno spericolato»

Ha travolto e ucciso un motociclista: 11 giorni dopo sono scattati i domiciliari per un giovane. «È spericolato, potrebbe uccidere ancora».

L'ARTICOLO / PAGINA 25

L'INTERVISTA A COSULICH (COSCO)

### Il socio italiano: «Con i cinesi accordo leggero, occasione persa»

Augusto Cosulich (Cosco), è critico sull'accordo in fase di costruzione tra il porto di Genova e la Cina: «Rischiamo di perdere un'occasione».

GALLOTTI / PAGINA 11

**ROLLI**



**BUONGIORNO**

Non è più nemmeno una questione di garantismo (partita persa e straparsa), ma di salute mentale. Ieri è finito dentro per corruzione Marcello De Vito, presidente a cinque stelle dell'Assemblea capitolina, e il capo Luigi Di Maio l'ha scaricato in dodici secondi: «Si difenderà ma lontano da noi». A quelli del Pd non gli pareva vero, e in una mezza dozzina hanno assicurato di non essere giustizialisti, ma coi grillini, hanno detto, la corruzione è arrivata fin sui pennoni del Campidoglio. Tutti mossi da altissima moralità, naturalmente, e si giocano la loro partitella del consenso sulla gola di un innocente secondo Costituzione (la presunzione d'innocenza, che noia). Non poteva che andare così, quando si trasforma la lotta alla corruzione in una psicosi millenaristica. Sono anni che si sentono stupi-

### All'albero più alto

MATTIA FELTRI

daggi secondo cui la corruzione è il cancro, la metastasi, la malattia mortale, e dovremmo essere sepolti da secoli, visto che già lo diceva Giovenale («il torrente di vizii... la follia del denaro... tutto ha un prezzo»). E così questo partito della scatola di tonno era venuto al mondo - parole dello stesso De Vito - proprio «per spazzare via la corruzione». Nemmeno gli viene in mente che il medesimo vasto programma albergava nella testa di Robespierre, e poi la testa gli finì staccata dal collo. Non gli viene in mente che la corruzione non è il cancro o la metastasi, è da millenni un effetto collaterale del potere, insomma un reato e come tale lo si dovrebbe affrontare, senza isterie. Fatti loro. Noi staremo qui a vederli impiccarsi l'un l'altro ad alberi sempre più alti, a maggior gloria della loro etica.

**poke. AND BOWL**  
(BROADSIDE)  
il primo hawaiano a Genova.  
Via XII Ottobre 130 R | 010.06.99.980  
P O K E A N D B O W L . I T

**ANALISI CLINICHE**  
**Laboratorio**  
**Valle Scrivia**  
Qualità ed eccellenza dal 1973

**ANALISI SANGUE**  
**MEDICINA DEL LAVORO**  
**ANALISI ACQUE, ALIMENTI**  
**CONSULENZA HACCP**

**GENOVA:**  
Via Pisa 60r  
tel. 010.38.57.99  
V.le PioVII 65r  
tel. 010.37.41.480  
Via Sapeto 5a-7r  
tel. 010.08.57.070

**BUSALLA:**  
Via Malerba 28r  
tel. 010.96.45.182

**RAPALLO:**  
Via Pellerano  
Murtole 1 int 2  
tel. 0105.47.34.18

www.labvallescrivia.it





€ 2,50\* in Italia — Giovedì 21 Marzo 2019 — Anno 155\*, Numero 79 — [www.ilsol24ore.com](http://www.ilsol24ore.com)

\*Nel prezzo di acquisto dell'edizione fisica non è compreso il costo di vendita distributore obbligatorio con gli Azionisti del Sole - Le Parole del Risparmio (90€) e L'Espresso (90€) - Le Parole del Risparmio e L'Espresso

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 35/2013 art. 1, c. 10/2013, art. 1, c. 1, D.C.B. Milano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

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



— a 0,5 euro oltre  
al quotidiano

Condoni  
La sanatoria  
sugli errori formali  
prevale sulla  
chiusura delle liti

Dario Deotto  
— a pagina 22

[www.velux.it](http://www.velux.it)  
Investi  
sul futures.  
Una casa  
luminosa  
vale di più.

**VELUX**  
Facciamo per tutti i tetti

FTSE MIB 21330,21 -0,47% | SPREAD BUND 10Y 245,70 +7,00 | €/S 1,1354 -0,04% | BRENT DTD 68,26 +1,16% | **Indici & Numeri** → PAGINE 32-35

## Di sblocca-cantieri, primo sì ai commissari senza lista delle opere

**INFRASTRUTTURE**

Dopo una giornata di tensioni Lega-M5S via al decreto salvo intese

Tangenti su stadio Roma, arrestato presidente M5S del Consiglio comunale

Via libera del Consiglio dei ministri al decreto sblocca-cantieri, «salvo intese», dunque in versione nient'affatto definitiva. È il compromesso arrivato ieri sera al termine di una giornata di tensioni tra Lega e M5S, con il Cdm riunito una prima volta dopo pranzo: avviato un primo esame del Di crescita,

ma è stato subito interrotto quando si è passa allo sblocca-cantieri. La riunione è stata aggiornata al tardo pomeriggio. Da registrare il primo via libera al decreto ma l'intesa è solo sulla riforma del codice appalti. Primo sì ai commissari, che nel testo di ingresso sono stati rafforzati nei poteri, ma restano le distanze. Ed è saltata la lista delle opere su cui un'intesa non c'è mai stata. Sul fronte della cronaca, una nuova bufera ha colpito il Campidoglio: arrestato per corruzione il presidente della assemblea capitolina De Vito (M5S) nell'ambito della inchiesta sul nuovo stadio della Roma. Subito espulso da M5S da Di Maio. **Cimmarusti, Monaci, Perrone** — alle pagine 2-3

**REDDITO & PENSIONI**

Incassata  
la fiducia  
sul Decretone

Il Governo incassa la fiducia alla Camera sul restyling parlamentare del decreto. Oggi Montecitorio darà l'ok al testo nel suo complesso che poi tornerà al Senato per l'approvazione definitiva. Tra i ritocchi apportati, l'assunzione di 3mila navigator anziché 6mila e l'anticipo fino a 45 mila euro del Tis degli smalti. Intanto l'Irps fa sapere che delle 9,4mila domande per "quota 100" presentate ne saranno liquidate 25mila con decorrenza 1° aprile. **Poglietti e Rogari** — a pag. 8

## Salvataggio banche, scontro duro tra Banca d'Italia e Vestager (Ue)

**CREDITO**

Via Nazionale: ci fu il veto di Bruxelles sull'uso del Fondo interbancario

Si allarga la querelle tra Roma e l'Europa sui salvataggi bancari: il giorno dopo che il Tribunale dell'Ue ha riabilitato l'intervento del Fondo interbancario di tutela dei depositi per salvare l'Erca, che venne vietato da Bruxelles,

les, la commissaria Antitrust Margrethe Vestager gira a Bankitalia la responsabilità della ristrutturazione delle quattro banche (Emilia, Cariferrara, CariChieti e Banca Marche) che, sul precedente del caso Tercas, non poterono usare quei fondi. Da Bankitalia trapela una replica: ci fu il veto di Bruxelles sull'uso del Fid anche per una proposta in extremis. Il governo italiano valuta una richiesta di danni all'Unione europea. **Colombo e Romano** — pag. 15

**FALCHI & COLOMBE**

LE PAROLE  
A SINGHIOZZO  
DELLA FED  
NELLA NEBBIA

di Donato Masciandaro  
— a pagina 21

KRAFT HEINZ STUDIA LA CESSIONE DEL MARCHIO



Omogenizzati e biscotti. Fondata nel 1902, la Plasmon (poi una storica pubblicità) è passata alla H.J. Heinz nel 1963

## A Jp Morgan la vendita di Plasmon

I fondi di private equity aprono il dossier Plasmon, storico marchio italiano sinonimo di biscotti e alimenti per bambini. La multinazionale americana Kraft Heinz, nel quadro di una razionalizzazione delle sue attività all'estero, avrebbe affidato un incarico alla

banca d'affari Jp Morgan con l'obiettivo di cedere le attività italiane in questo ambito: il valore dell'operazione sarebbe superiore ai 700 milioni di euro. Tra i fondi che potrebbero esaminare il dossier Advent, Investindustrial e Lion Capital. **Carlo Festa** — a pag. 26

**PANORAMA**

LA PREMIER PARLA AL PAESE

Brexit in alto mare,  
May chiede rinvio  
a fine giugno  
Condizioni dalla Ue

Theresa May chiede all'Ue un rinvio della Brexit limitato al 30 giugno, escludendo l'ipotesi di una proroga lunga. Mai 27 saranno via libera dove la settimana prossima ci sarà un voto positivo all'accordo a Westminster. Scoppiare inoltre il caos sulla partecipazione della Gran Bretagna alle europee di maggio. **Jancher**: «Brexit non oltre il 23 maggio o dovreste votare». — a pagina 20

**SANZIONE DA 1,49 MILIARDI**

Ue, nuova multa a Google  
per la piattaforma AdSense

Terza multa della Commissione Ue a Google, che dovrà pagare 1,49 miliardi per aver abusato della sua posizione dominante con la piattaforma AdSense nel settore della pubblicità per motori di ricerca. L'azienda si difende: «Già introdotti cambiamenti». — a pagina 18

**EDITORIA**

Collaborazione  
tra Il Sole 24 Ore  
e il giornale cinese  
Economic Daily

Gerardo Pelosi — a pag. 29

**STUDENTI TUTTI IN SALVO**

Milano, blocca autobus  
e dà fuoco al mezzo

A San Donato Milanese un autista senegalese ma con cittadinanza italiana ha fermato il bus che stava guidando con 51 ragazzi a bordo minacciando una strage: ha sequestrato i ragazzi e poi ha dato fuoco al mezzo. Studenti tutti in salvo grazie al fulmineo intervento dei Carabinieri. — a pagina 17

## Sanità, il Molise richiama i medici in pensione

**ASSISTENZA**

Direttiva del commissario Allarme sindacati: in Italia -16,700 specialisti nel 2025

L'Italia non è un Paese per giovani. Neanche l'Italia dei camici bianchi lo conferma la scelta del Molise, che per riempire i buchi in organico sceglie di attirare non alle fila dei giovani medici specializzandi, ma tra chi il lavoro lo ha già lasciato. Cercansi! medici specialisti in quiescenza", si legge nella decisione del Commissario alla

Sanità regionale Angelo Giustini, arrivata in risposta all'allarme lanciato dall'Unità di Ostetricia e Ginecologia dell'Ospedale Cardarelli di Campobasso sulle «gravissime difficoltà di personale medico in dotazione», accanto a «grosse difficoltà a garantire una corretta assistenza». A fronte di denunce quotidiane sui gap di medici, sull'emergenza pensionistica e sui sommi giovani dottori incapatti nell'ambito formativo, fermi in attesa di specializzazione, la scelta del Molise suona di resa. Una "non scelta", verrebbe anzi da dire. **Barbara Gobbi** — Continua a pagina 6

**MEDICINA PUBBLICA**

CAPORETTO DI UN SISTEMA

di Fabio Tamburini

Adesso basta. Chi è alla guida del Paese deve battere un colpo. Quanto sta accadendo nella sanità è davvero sconcertante e misura la mancanza assoluta di programmazione in un settore decisivo la salute. La notizia di

ieri, con la Regione Molise costretta a chiedere il ritorno al lavoro dei medici andati in pensione per mancanza di sostituti, è soltanto l'inizio di un fenomeno che diventerà eclatante nei prossimi anni. — Continua a pagina 6



## Del Vecchio: violati i patti di EssilorLuxottica

**GOVERNANCE**

Delfin annuncia di essere pronta ad «azioni» per fare rispettare i patti

Colpo di scena nella maxi fusione italo-francese dell'occhialeria tra Luxottica ed Essilor. Delfin accusa infatti i rappresentanti di Essilor di «violazioni degli accordi e comportamenti contrari allo spirito di collaborazione in EssilorLuxottica». Lo afferma una nota della holding di Leonardo Del Vecchio che lamenta la mancanza di comunicazioni, da

parte del board di EssilorLuxottica, sulle questioni di governance emerse nelle scorse settimane. Secondo Del Vecchio alcuni comportamenti di rappresentanti Essilor sono «una palese violazione» degli accordi e delle regole di governance. Tra questi l'aver deliberato e impedito a Delfin anche di rivendicare la sua quota paritaria di autorità aziendale insita nel principio concordato degli «uguali poteri». Per questo «si riserva di intraprendere tutte le azioni che riterrà necessarie o appropriate per proteggere il suo interesse, quello di EssilorLuxottica e di tutti i suoi stakeholder». **Mariella Mangano** — a pag. 17

**nòva.tech**

IDEE E PRODOTTI  
PER L'INNOVAZIONE



Google in campo  
per conquistare  
il mercato  
dei videogiochi

Google Stadia, la piattaforma di streaming presentata a San Francisco martedì alla Game Developers Conference, tecnicamente si candida a essere un game changer del mercato. Il videogiochetto diventa "il quiddio" e accessibile da smartphone, tablet, pc e smart tv. Google entra a gamba tesa in un business che vale 137 miliardi di dollari. Ecco come cambierà il mercato videoludico. **Luca Tremolada** — a pag. 29

**3 miliardi**  
Torri per tlc  
Cellnex studia  
l'acquisto  
del 60% di Tdf  
(Francia)

L'acquisto del 60% del capitale di Tdf è un'operazione potenziale da 3 miliardi di euro

**Mariella Mangano** — a pag. 17





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET **ristora**

Giovedì 21 marzo 2019 € 1,20

S. Serapione vescovo  
Anno LXXV - Numero 79

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 + Ciociara Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

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

In carcere per corruzione De Vito, presidente M5s del Consiglio comunale capitolino  
L'accusa: «Ha preso tangenti da Parnasi per agevolare l'iter dello stadio della Roma»



## Rubano anche loro

**Ma la colpa è di Virginia**  
di Franco Bechis

Dopo l'arresto del presidente del consiglio comunale capitolino la sindaca di Roma, Virginia Raggi, ha detto che «questa notizia mi ha assolutamente colto di sorpresa (...)  
segue → a pagina 11

**Il Movimento 5 comete**  
di Massimiliano Lenzi

La Cometa di Halley, sì ma al contrario perché nelle intercettazioni che di fatto aprono, politicamente, la questione morale dei 5 Stelle, di comete ce ne sono poche se non in caduta. «Questa congiunzione (...)  
segue → a pagina 11

### IL TEMPO di Oshø



**"Avete visto che amo fatto bene a nun fa le Olimpiadi?"**

**Via il reprob. Ma nel partito si treme**  
**Psicodramma a 5 stelle**  
**«A chi tocca adesso?»**  
Di Mario → a pagina 8

**Le carte dell'inchiesta**  
**«Se non facciamo ora finiamo tutti a pesca»**  
Di Corrado e Parboni → a pagina 4

**Accuse e veleni tra le due rivali**  
**Raggi contro Lombardi**  
**Riparte la faida in rosa**  
Novelli → a pagina 10

**GLASS POINT FROSINONE**  
AFFILIATO VETRI AUTO  
**CARGLASS**  
0775.222047  
S.S 156 Monti Lepini, km 9.300 - 03010 PATRICA (FR)

### Senegalese con precedenti voleva la strage: ragazzi salvi per miracolo Il terrorista guidava lo scuolabus

Un «lupo solitario» senza nessun legame con l'islam e l'isis, che voleva vendicare i migranti morti in mare, che faceva l'autista di scuolabus e aveva pure precedenti per violenza sui minori. Questo è il senegalese che ieri mattina a San Donato Milanese ha sequestrato una scolarella sul bus e gli ha dato fuoco. Strage evitata solo grazie al coraggio di un alunno. **Coletti** → a pagina 16



**LAURENTI**  
COMPRO E VENDO  
ROLEX  
PATEK PHILIPPE  
AUDEMARS PIGUET  
OCCASIONI GRANDI MARCHE  
www.laurenti.info  
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma  
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122







1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



RUN SMART - John Brewer



IN EDICOLA A €9,90

Fondato nel 1859

# LA NAZIONE

GIOVEDÌ 21 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 79 | ANNO 20 - Numero 79 | www.lanazione.it



## PRATO, IN CRISI LO STORICO IMPIANTO DOVE SI ALLENAVA Jury Chechi vende i trofei C'è la palestra da salvare



BINI ■ A pagina 19

DI MAIO E LA NEMESI

### IL RISVEGLIO DEGLI ONESTI

di MICHELE BRAMBILLA

**P**UÒ SEMBRARE paradossale, eppure l'aspetto più grave della vicenda di Marcello De Vito non è il suo arresto, ma l'immediata espulsione dal Movimento Cinque Stelle. Perché in quel provvedimento fulmineo, in quella cacciata decisa da Di Maio in persona al primo tintinnar di manette, c'è tutta l'irrazionalità e in fondo l'insostenibilità del giustizialismo grillino, del suo moralismo.

■ A pagina 6

MOVIMENTO NEL CAOS

### IL TERRORE DELLA FINE

di RAFFAELE MARMO

**N**ON SIAMO ancora alla sindrome della ridotta della Valtellina, ma la paura, più puntualmente il terrore del tracollo, verticale, rapido e senza scampo, corre di cellulare in cellulare, di capannello in capannello, di chat in chat. È fatto di sguardi terrei, di parole gravi dette a mezza bocca, di messaggi pieni di icone funeree. E di numeri: le percentuali degli ultimi sondaggi, tutte sotto il 20 per cento.

■ A pagina 7

# Arresto per tangenti, colpo al M5S

Stadio di Roma: in cella il presidente del consiglio comunale. Di Maio lo caccia

Servizi ■ Alle p. 6, 7 e 9

MILANO AUTISTA SENEGALESE SEQUESTRA 51 STUDENTI E DÀ FUOCO AL BUS



## VOLEVA UNA STRAGE

### IL RAGAZZINO EROE

### Ho pensato: è l'ultimo giorno della mia vita

GIORGIO ZANARDI, SANTOLINI e commento di BANDERA ■ Alle pagine 2 e 3

CASO NAVE DICIOTTI

### Processo a Salvini Il Senato dice no ma grillini divisi

COPPARI ■ A pagina 5

NICOLETTA, 25 ANNI



### Uccisa e bruciata Coppia diabolica confessione choc

FEMIANI ■ A pagina 10

LE FOTO DI PAMELA

### «Fatta a pezzi» E la madre piange in aula

PAGNANELLI ■ A pagina 11

**menghi**  
  
Loreto (AN)  
www.menghishoes.com

L'ARRIVO IN ITALIA



### Xi e signora tra business e riflettori

FARRUGGIA ■ A pagina 17

D'AVENIA E IL POETA



### «Leopardi? Una carezza all'infelicità»

GATTA ■ A pagina 27

**aprilia** ALL STARS  
**23 MARZO 2019**  
CIRCUITO DEL MUGELLO  
APRILIA. LE SUE MOTO E I SUOI CAMPIONI DI OGGI E DI IERI VI ASPETTANO IN PISTA PER UNA GRANDE FESTA (ENTRATA LIBERA)  
**READY FOR FUN?**  
Scopri i dettagli dell'evento e come partecipare su [www.aprilia.com](http://www.aprilia.com)  
#bo #racer  
**aprilia**







# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

GIOVEDÌ  
**21**  
**03**  
**19**

ANNO 44

N° 68

In Italia  
€1,50



Roma



Min 8°C  
Max 19°C

Milano



Min 2°C  
Max 15°C

# “Da qui non scende nessuno”

**Terrore a Milano, bus con 51 studenti sequestrato e incendiato dall'autista di origine senegalese “Basta morti in mare, colpa di Salvini e Di Maio” Ragazzini eroi chiamano il 112 ed evitano la strage**

LUCA DE VITO, BRUNELLA GIOVARA, MASSIMO PISA e FRANCO VANNI, pagine 2, 3, 4, 6 e 7



In alto, lo scuolabus dirottato e dato alle fiamme sulla strada provinciale all'altezza di San Donato Milanese. Sopra, una madre abbraccia la figlia dopo il salvataggio di tutti gli studenti MARCO CELLA / FACEBOOK - DANIEL DAL ZENARO / ANSA

L'analisi

## L'UOMO NERO

Francesco Merlo

○ usseyou Sy è il senegalese che ha tentato di fare una strage di bambini, ma non ha tentato di fare una strage di bambini perché è senegalese. Allo stesso modo, il neozelandese Brenton Harrison Tarrant è un cristiano che ha fatto una strage di musulmani.

pagina 30

Feltrinelli Editore

**Massimo Recalcati**  
**Mantieni il bacio**  
LEZIONI BREVI SULL'AMORE

CON I TESTI INEDITI DEL FORTUNATO PROGRAMMA TELEVISIVO LESSICO AMOROSO

IL MIRACOLO E IL MISTERO DELL'AMORE NEL NUOVO LIBRO DI MASSIMO RECALCATI.

Arrestato per tangenti il presidente M5S del consiglio comunale

## Roma, a pezzi il modello Raggi

Il commento

### LA CORRUZIONE DELL'ONESTÀ

Sergio Rizzo

Tre anni sono passati da quando il Movimento 5 Stelle lanciava Virginia Raggi alla conquista della Capitale.

pagina 30

Carlo Bonini

Dì buon mattino, per ordine di Luigi Di Maio, che lo espelle dal Movimento via social, il plotone di esecuzione Cinque Stelle giustizia Marcello De Vito che, per altro, si porta avanti e sceglie la tuta per entrare a Regina Coeli dove, a naso, lo attende un soggiorno piuttosto lungo.

pagina 11

servizi di CUZZOCREA, D'ALBERGO VINCENZI e VITALE, pagine 10, 12 e 13

Il processo a Saviano

### LE PAROLE E IL RANDELLO

Michele Serra

Roberto Saviano andrà a processo per avere definito Salvini «ministro della Mala Vita» (dal titolo di un pamphlet di Salvemini versus Giolitti).

pagina 31

Prezzi di vendita all'estero:  
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia € 1,90 - Spagna (incl. I.P.T.) - Svizzera CHF 3,20



**La mostra** Quando le canzonette hanno fatto la storia dell'Italia  
DE LUNA E NEGRI — PP. 29 E 30

**Giochi** Dal Far West al Po  
Rovigo capitale delle giostre  
BERANO E TADDIA — P. 33



**Tuttigusti** La cucina di casa che ha stregato i cinesi  
FERRUA E PAGANI — NEL SUPPLEMENTO



# LA STAMPA



GIOVEDÌ 21 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C || ANNO 153 || N. 79 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DGB - TO || www.lastampa.it



TENTATA STRAGE A MILANO: SEQUESTRA UNO SCUOLABUS PER DARGLI FUOCO A LINATE ACCUSANDO SALVINI E DI MAIO



Lo scuolabus in fiamme dopo la fuga degli studenti sulla strada provinciale Paultese, zona di San Donato Milanese

## Voleva bruciare 51 bambini

È un senegalese naturalizzato italiano: "Basta morti in mare". I carabinieri sventano il massacro

TERRORISMO INTERNO

### IL DEBUTTO DI UNA NUOVA MINACCIA

MAURIZIO MOLINARI

Il sequestro dell'autobus con i 51 bambini della scuola di Crema è un campanello d'allarme per l'Italia per le caratteristiche che somma: ha le modalità dell'atto terroristico, è stato compiuto da un immigrato naturalizzato

CONTINUA A PAGINA 29

Autista diretta e dà fuoco al bus degli studenti: terrore per 51 ragazzini sulla strada provinciale Paultese, zona di San Donato Milanese. L'autore del gesto è Ousseynou Sy, 47 anni, nato in Senegal, italiano per matrimonio, con precedenti per violenza sessuale e guida in stato di ebbrezza. «Era solo un gesto dimostrativo», si difende. È accusato di sequestro di persona e strage con l'aggravante della finalità terroristica. Gli alunni salvati dai carabinieri: «Diceva che i morti in mare sono colpa di Salvini e Di Maio». Intervista a Minniti: «Sull'immigrazione stop alla propaganda o richiamo nuove guerre di religione». AMABILE, GRIGNETTI, MATTIOLI, POLETTI SERRA — PP. 2-3-4 E 7 CON UN COMMENTO DI VIDINO - P. 5



I ragazzini in fuga dall'autobus pochi istanti prima che l'autista gli dia fuoco

### Il piccolo Samir eroe che ha salvato i suoi compagni

NICCOLÒ ZANCAN INVIATO A CREMA  
Il suo nome è Samir, significa compagno. È stato lui a salvare tutti gli altri. Dodici anni, felpa bianca, jeans scolastici, famiglia di origini marocchine. — P. 3

TANGENTI PER LO STADIO

### In cella il grillino paladino della legalità

FEDERICO CAPURSO

Roma, ancora Roma, sempre Roma. È il terzo arresto per corruzione dell'era Raggi. Forse, il più doloroso, perché Marcello De Vito era un esponente storico del Movimento 5 stelle romano, ex candidato sindaco, presidente dell'Assemblea capitolina. Oggi, invece, è nel carcere romano di Regina Coeli, accusato di corruzione e traffico di influenze illecite, in un'inchiesta legata allo stadio della Roma, ai mercati generali, all'ex fiera di Roma e ad altre partite che fanno gola ai costruttori romani. LOMBARDO E LONGO — PP. 10-11

IL MITO DELL'ONESTÀ

### ROMA E LE SUE TENTAZIONI IRRESISTIBILI

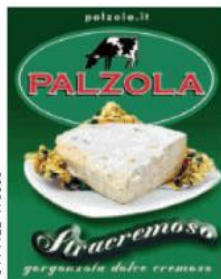
FRANCESCO LA LICATA

Probabilmente il nome di Marcello De Vito, il pentastellato protagonista dell'ultimo scandalo romano, non sarà conosciuto al grande pubblico. Ma chi segue le traversie politiche capitoline, con tutti gli intrecci trasversali che caratterizzano la storia recente del Comune di Roma, questo nome lo conosce bene e sa valutarne l'importanza. Certo, gli attori di questa nuova storia politico-amministrativa, cioè l'avvento di «mani libere» e «onestà» (fino a prova contraria), non hanno la triste notorietà dei Buzzi o dei Carminati, né il piglio feroce del Samurai di Suburra. CONTINUA A PAGINA 29

LUI RINGRAZIA I 5 STELLE

### Diciotti, il Senato "No al processo contro Salvini"

MARTINI E SORGI — P. 9



### BUONGIORNO

Non è più nemmeno una questione di garantismo (partita persa e strapresa), ma di salute mentale. Ieri è finito dentro per corruzione Marcello De Vito, presidente a cinque stelle dell'Assemblea capitolina, e il capo Luigi Di Maio l'ha scaricato in dodici secondi: «Si difenderà ma lontano da noi». A quelli del Pd non gli pareva vero, e in una mezza dozzina hanno assicurato di non essere giustizialisti, ma coi grillini, hanno detto, la corruzione è arrivata fin sul pennone del Campidoglio. Tutti mossi da altissima moralità, naturalmente, e si giocano la loro partitella del consenso sulla gola di un innocente secondo Costituzione (la presunzione d'innocenza, che noia). Non poteva che andare così, quando si trasforma la lotta alla corruzione in una psicosi millenaristica. Sono anni che si sentono stupidag-

### All'albero più alto

MATTIA FELTRI

gini secondo cui la corruzione è il cancro, la metastasi, la malattia mortale, e dovremmo essere sepolti da secoli, visto che già lo diceva Giovenale («il torrente di vizi... la follia del denaro... tutto ha un prezzo»). E così questo partito della scatoletta di tonno era venuto al mondo - parole dello stesso De Vito - proprio «per spazzare via la corruzione». Nemmeno gli viene in mente che il medesimo vasto programma albergava nella testa di Robespierre, e poi la testa gli fini staccata dal collo. Non gli viene in mente che la corruzione non è il cancro o la metastasi, è da millenni un effetto collaterale del potere, insomma un reato e come tale lo si dovrebbe affrontare, senza isterie. Fatti loro. Noi staremo qui a vederli impiccarsi l'un l'altro ad alberi sempre più alti, a maggior gloria della loro etica. —







### Via della seta: Rossi (Assoporti), opportunità da cogliere. Benefici molto superiori ai rischi

(FERPRESS) - Roma, 20 MAR - "Rinsaldare una collaborazione commerciale con una grande economia come quella cinese non potrà che essere di beneficio per tutto il sistema". Lo afferma in una nota il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi. "Il fatto che ci possa essere un diverso approccio tra la portualità italiana e il mondo produttivo e logistico di un Paese come la Cina - spiega Rossi - è un fatto positivo, tenuto conto che le merci cinesi, oggi, si muovono in massa verso i porti del Nord Europa". "I rischi di questa operazione - prosegue il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani - sono tutto sommato relativi perché l'Italia non è un Paese qualsiasi, ma un Paese dove ci sono normative ben precise: chi vuole investire è benvenuto ma ovviamente dovrà attenersi alle nostre regole". "Si tratta di cogliere le opportunità - conclude Rossi - facendo chiarezza su una cosa: i porti italiani non sono in vendita, stiamo parlando di aree demaniali e il demanio dello Stato non è cedibile".





### Le reazioni

## Signorini: " I benefici nei prossimi mesi"

Le ricadute operative della Via della Seta per il porto di Genova si vedranno nei prossimi mesi.

Parola di Paolo Signorini, presidente dell' autorità portuale.

«Il governo sta ultimando le verifiche sui testi da firmare.

Contiamo nella giornata di avere queste definitive verifiche e, nella giornata di domani (oggi per chi legge n.d.r.), ne sapremo di più - spiega - Direi che l' argomento grosso è la firma del bilaterale tra Italia e Cina sulla 'Belt and Road Initiative'. Questo è il passo più importante che viene adottato in questa visita del presidente cinese in Italia, a valle del summit che è stato fatto l' anno scorso a Pechino. Poi le ricadute più operative, con i singoli progetti, direi che matureranno nei prossimi mesi».

A favore dell' intesa anche la Rete Civica Liguria. «I porti dell' Alto Tirreno, in particolare Genova e La Spezia e quelli dell' Alto Adriatico come Trieste, hanno molto da guadagnare dal crescente interesse della Cina, che li vede come la via più breve per penetrare i mercati europei - si legge in una nota - Ciò è anche il frutto del grande lavoro di promozione che i nostri scali stanno facendo verso le realtà dell' Estremo Oriente.

Se poi questo interesse favorisce investimenti infrastrutturali e l' aumento delle nostre esportazioni verso la Cina, pensiamo che ciò non possa che fare bene alla nostra economia.

In questo contesto, e sulla base di questi presupposti, i civici liguri sono interessati allo sviluppo dei propri territori e alla crescita sostenibile della propria comunità e guardano con interesse ai nuovi rapporti tra i porti liguri e la Cina, convinti che questi possano portare elevati benefici alla comunità ligure». E sul valore "benefico" dell' operazione si schiera anche **Assoport**, l' associazione che riunisce tutte le autorità portuali italiane. «Rinsaldare una collaborazione commerciale con una grande economia come quella cinese non potrà che essere di beneficio per tutto il sistema - dice il presidente di **Assoport** Daniele Rossi - Il fatto che ci possa essere un diverso approccio tra la portualità italiana e il mondo produttivo e logistico di un Paese come la Cina è un fatto positivo, tenuto conto che le merci cinesi, oggi, si muovono in massa verso i porti del Nord Europa. I rischi di questa operazione sono tutto sommato relativi perché l' Italia non è un Paese qualsiasi, ma un Paese dove ci sono normative ben precise: chi vuole investire è benvenuto ma ovviamente dovrà attenersi alle nostre regole».

Un maggiore invito alla prudenza arriva infine dal presidente di Confindustria Vincenzo Boccia.

«È evidente che i rapporti bilaterali devono essere tra l' Europa e questi giganti come la Cina e gli Usa ma è evidente che l' Italia, all' interno di questi rapporti, può giocare una sfida usando le rotte della seta in una logica bidirezionale e non monodirezionale vale a dire non solo prodotti che arrivano dalla Cina in Europa ma prodotti che partono dall' Italia verso la Cina e dall' Europa».

Boccia spinge sull' equilibrio necessario per affrontare un tema tanto delicato e complesso.

«Occorre un equilibrio armonico dei rapporti con i paesi e il nostro è un punto di vista multilaterale in cui non dobbiamo dare l' esclusiva a nessun paese, a partire dalle dotazioni infrastrutturali e tecnologiche che devono essere di patrimonio del paese - spiega - ma, detto questo, dobbiamo aprirci al mondo perché è nella natura e nella storia dell' industria italiana e nella politica economica italiana».

- (mas.m.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA



## SPECIALE VIA DELLA SETA/Tutti i numeri della presenza cinese nel Mare Nostrum

## Per Pechino un mare di denaro

*Il Mediterraneo vale per la Cina 320 mld \$, per l'Italia 100*

Con l'imminente sigla del memorandum of understanding (MoU), tra Roma e Pechino, che inserisce l'Italia tra i più importanti partner della via della Seta marittima cinese (Belt and Road Initiative), il colosso asiatico consoliderà la sua presenza in ben 12 porti del Mediterraneo, non appena saranno concluse le trattative legate all'accordo, del porto di Genova e Trieste. Il MoU italiano arriva dopo quello analogo, già siglato da Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Grecia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Slovacchia e Slovenia; il Lussemburgo sarebbe a sua volta in trattativa. Secondo le stime di Srm (il Centro Studi ricerche Mezzogiorno) per **Assoporti** i traffici marittimi cinesi nell'area del Mena (Sud Europa e Nord Africa) generano un giro d'affari destinato a crescere, al netto del patto Italia-Cina, del 18% nel prossimo anno e mezzo (da 270 a 319 miliardi di dollari, +18%). In questa corsa ai traffici commerciali via mare l'Italia è seconda per tasso di crescita dopo la Cina, con una stima del +14,2% anche se il business è inferiore (da 87,2 a 99,6 miliardi di dollari). La prima nazione europea per giro d'affari marittimo nel Mediterraneo è la Germania, ma la sua crescita è più lenta (+5,5%, da 103,1 a 108,8 miliardi di dollari). Nell'area aumenteranno, anche se in misura minore, le relazioni commerciali marittime degli Usa (+11% da 167,8 a 185,8 miliardi di dollari). Tra le imprese nazionali cinesi intenzionate ad investire in Italia c'è la Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. (ZPMC) che fa capo alla China Communications Construction Company (CCCC). La società è in trattativa sia con l'Autorità di sistema portuale di Genova per la costituzione di una società mista ai fini della progettazione e la costruzione di opere nel porto ligure, sia con quella di Trieste dove è previsto l'ingresso di Pechino nel progetto «Trieste Integrated Rail Hub (Trihub)» che ha già il via libera della Commissione europea. In trattativa, peraltro, anche l'acquisto della piattaforma logistica di Trieste da parte della China Merchant Group per foraggiare la realizzazione dell'omonimo terminal multi-merce. «Il trend di crescita stimato per i traffici marittimi cinesi potrebbe lievitare di un ulteriore 4%, quindi almeno altri 12 miliardi di dollari, se si considera il volano economico che può essere generato, in Italia, dalle zone economiche speciali»: spiega a ItaliaOggi Alessandro Panaro, responsabile del dipartimento Trasporti marittimi, logistica e energia di Srm, che ha presentato, lunedì scorso uno studio sui porti del mediterraneo alla Conferenza dei trasporti e della logistica internazionale organizzata dall'Autorità del Canale di Suez ad Alessandria. «Stiamo parlando di tutti i principali porti del Sud della Penisola: Palermo, Taranto, Gioia Tauro, Cagliari, Napoli Catania, Bari/Brindisi e l'hub abruzzese-molisano, che opereranno, a regime, con agevolazioni fiscali, burocratiche e sull'acquisto dei terreni. Si stima che per ogni euro pubblico investito in queste zone, se ne generino due di utile privato», chiosa Panaro. Il Memorandum ha destato perplessità sia nel mondo politico, a cominciare dal pressing d'Oltremare del presidente Usa, Donald Trump, sia tra gli addetti ai lavori. Paolo De Castro, primo vice presidente della Commissione agricoltura e sviluppo rurale del Parlamento europeo, dice: «Pur essendo sempre stato favorevole al dialogo con la Cina, desta preoccupazione la fuga in avanti dell'Italia che non ha voluto condividere il percorso negoziale con Bruxelles. Il rischio è di una politica logistica a macchia di leopardo nell'Unione». In posizione critica anche Federlogistica-Confrtrasporto che, per bocca del presidente Luigi Merlo, esprime preoccupazione: «Dietro a questo accordo», afferma, «vediamo un disegno che la Cina non cela. Ossia che la Via della Seta per noi non rappresenterà un incremento dei traffici, anzi ci esporrà maggiormente alla competizione con i prodotti cinesi, maestri della contraffazione. D'altro canto c'è un disegno geopolitico dietro, dacché la Cina ha inserito questo progetto nella sua Costituzione. La sua ambizione è essere il principale soggetto che governa una rete globale infrastrutturale, materiale e immateriale. Ha già conquistato una posizione leader in Asia e Africa». Per avere un'istantanea geografica, gli altri porti del Mediterraneo, dove, direttamente o indirettamente già opera la Cina sono dieci. I più strategici sono Valencia (dove detiene 51% di

The screenshot shows the ItaliaOggi website interface. At the top, there's a navigation bar with 'MIFI' and 'ItaliaOggi' logos, and various menu items like 'Home', 'News', 'Sport', etc. Below the navigation, there's a main headline: 'SPECIALE VIA DELLA SETA/Tutti i numeri della presenza cinese nel Mare Nostrum' and 'Per Pechino un mare di denaro'. A sub-headline reads: 'Il Mediterraneo vale per la Cina 320 mld \$, per l'Italia 100'. There's a small map of the Mediterranean region. Below the map, there's a promotional banner for a subscription: 'Contenuto riservato agli abbonati. Leggi questo articolo sul tuo tablet, smartphone o pc. Puoi abbonarti a solo 6,99 euro e acquistare tutti i contenuti del giorno a partire da 2,29 euro'. To the right, there's a 'Le News più lette' section with a list of articles and their dates. Below that, there's a 'Le News più commentate' section with a list of articles and their dates. At the bottom of the article preview, there's a yellow box with the text: 'Trieste Mediterraneo Genova Pechino Italia Cina'.

Noatum Container Terminal) e il Pireo (67% della società portuale), perché collocati rispettivamente all' imbocco ovest ed est del bacino. Per inciso: l' operazione del Pireo, in un anno ha portato ad un' impennata del traffico di container del 25,6%, dato di febbraio 2019 sull' anno precedente, nel cianotico porto della Grecia. In Italia è presente nel porto di Vado Ligure, che fa sempre parte dell' autorità di sistema portuale di Genova con il 49% delle quote distribuite tra Cosco, la compagnia nazionale cinese che opera al Pireo e la Qidao. Sempre Cosco, una volta uscita dallo scalo di Napoli, ha siglato un accordo con il porto di Venezia. La Cina è, inoltre, radicata nei porti di Marsiglia (25%), Malta (25%), Port Said davanti allo sbocco del canale di Suez, e in quelli mediorientali di Hashdod, Haifa, Ambarli (Istanbul) e Abu Dhabi. «Effettivamente la bilancia agro-alimentare Italia-Cina», precisa Fabio Carlucci docente di Economia dei Trasporti dell' Università di Salerno, «è sbilanciata a favore degli asiatici con un gap del 29% in valore. Ma, anche solo ottimizzando la bolletta logistica agroalimentare in Italia, si potrebbero ricavare risparmi del 15% dalla riduzione dei costi». «Non basta un memorandum a moltiplicare il traffico delle merci», chiarisce Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, «che dipende esclusivamente dalle richieste e dalle regole del mercato. Quello che può fare un hub portuale è garantire la veicolazione delle merci attraverso un sistema logistico adeguato, per impedire che le merci rimangano ferme sul territorio. Nel memorandum Italia-Cina vedo un' opportunità di investimenti in infrastrutture, posti di lavoro nel rispetto delle regole italiane chiare e trasparenti in materia di appalti, normativa del lavoro, codici ambientali ecc.».

## Dal Qatar in Assoportri una visita operativa

ROMA La delegazione della società di gestione dei porti del Qatar MWANI Qatar con la Qatar Free Zone Authority e la Qatar Terminals sono stati in visita presso **Assoportri** nella giornata di martedì. Dopo i saluti istituzionali del Presidente Daniele Rossi, gli stessi hanno avuto modo di confrontarsi sulle attività portuali con dei tecnici delle Autorità di sistema portuale. La missione in Italia ha reso possibile per i rappresentanti della Qatar Free Zone Authority di visitare ed entrare direttamente in contatto con i rappresentanti dei vari tecnici che hanno illustrato sviluppi e attività riguardanti i sistemi tecnologici, l'uso del GNL e l'organizzazione del traffico crocieristico. Questa missione fa parte di un progetto di sviluppo e che punta a rafforzare i legami tra il Sistema portuale Italiano e quello qatarino. L'occasione, inoltre, è stata un'opportunità per presentare il sistema portuale italiano ai tre principali operatori in ambito portuale e retroportuale dell'Emirato. Dopo il seminario in **Assoportri**, la delegazione è stata accolta dal vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, in rappresentanza del ministro Danilo Toninelli, presso la sede del Ministero per discutere su come proseguire nella collaborazione avviata. Nei prossimi due giorni i rappresentanti del Qatar accompagnati dalla struttura di **Assoportri** faranno visita ai porti di Trieste e Venezia.

The screenshot shows the website interface for 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. At the top, there is a navigation menu with links: HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, and SFOGLIABILE. Below the header, the article title 'Dal Qatar in Assoportri una visita operativa' is displayed, dated 20 Marzo 2019. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - La delegazione della società di gestione dei porti del Qatar - "MWANI Qatar" con la "Qatar Free Zone Authority" e la "Qatar Terminals" sono stati in visita presso Assoportri nella giornata di martedì. Dopo i saluti istituzionali del Presidente Daniele Rossi, gli stessi hanno avuto modo di confrontarsi sulle attività portuali con dei tecnici delle Autorità di sistema portuale. Per leggere l'articolo effettuato il...'. Below the text, there are social media sharing options for Facebook, Twitter, and Google+. A small image shows a group of men in suits. Below the image, there is a 'Vai a pagina 2 di 2' indicator and a 'Vai alla pagina 1' button. At the bottom of the article, there are sections for 'ARTICOLI CORRELATI' and 'ALTRO DALL'AUTORE'. On the right side of the page, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including FEDESPEDE, Porto Livorno, LE NAVI, CONSOLOGI, ASSIMA, and others.



## Porti del Sud Italia: da Messina la rete logistica digitale

Tra le finalità del progetto finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, la realizzazione di un modello unico italiano di Port Community System Fornire un modello di Port Community System uniforme, che sia capace di superare i limiti dei sistemi attuali, garantendo un livello di servizio organico nel Sud Italia e abilitando servizi e funzionalità che risultino omogenei nei porti delle regioni meno sviluppate. In poche parole, occorre creare un'offerta portuale strutturata e standardizzata appetibile per il mercato dei traffici nazionali e internazionali. Un progetto lungimirante che fa ricadere la scelta dell'UirNet Spa proprio sull'Autorità portuale di Messina per l'insediamento del tavolo tecnico delle Autorità di sistema portuale del Sud Italia. Ne sono convinti l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, del Mare Adriatico Meridionale, del Mar Tirreno Centrale, del Mare di Sicilia Occidentale, del Mare di Sicilia Orientale e di **Assoport** che prendono parte al progetto. Cosa sono i Port Community System I PCS, Port Community System, sono delle piattaforme elettroniche che hanno la capacità di mettere in collegamento diversi sistemi in uso alla comunità portuale, tra cui Capitaneria di porto, Agenzia delle dogane, ma anche terminalisti, ormeggiatori, piloti, spedizionieri e aziende di autotrasporto, col fine ultimo di favorire la cooperazione e semplificare gli scambi informativi, ottimizzando i processi che coinvolgono anche l'intera logistica ed i trasporti sul territorio di riferimento. Non sfugge quindi l'importanza che un sistema del genere può svolgere nell'area dello Stretto di Messina soprattutto in relazione alla gestione dei flussi di traffico per i singoli porti che consente attraverso la piattaforma logistica nazionale, di conoscere le previsioni di arrivo dei mezzi in determinate fasce orarie e di programmare l'organizzazione degli arrivi. Il PCS può svolgere inoltre anche per il settore croceristico un ruolo importante nella verifica delle prenotazioni, nel controllo dei varchi attraverso le liste passeggeri e le crew list. Ma anche nella gestione dei mezzi di trasporto e delle zone di interesse nel territorio circostante. Messina, palestra di sperimentazione Il porto di Messina, a differenza di altri porti, non era dotato di un sistema proprio ed esattamente per questa ragione si candida a diventare una vera e propria palestra di sperimentazione per tutte le iniziative che sono legate all'implementazione del modello di PCS. Il coinvolgimento dell'authority messinese è estremo: i porti ed i servizi portuali oggi procedono spediti verso la digitalizzazione e non è più possibile operare seguendo vecchie categorie. Lo sviluppo delle information and communication technologies non è più solo una necessità ma un obbligo, ha commentato il commissario dell'authority messinese, non vogliamo essere tagliati fuori dai nuovi processi economici. La sinergia tra Apdi Messina e UirNet è nata già diversi anni fa con la sottoscrizione di un protocollo di intesa che prevede la cooperazione tra le parti per l'analisi e la progettazione e realizzazioni delle infrastrutture e sistemi necessari alla gestione dei flussi logistici che attraversano lo Stretto. Nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013 era stato realizzato una sala controllo merci pericolose per il controllo operativo e amministrativo sulla filiera mediante rappresentazione geospaziale degli elementi di rischio.



# Il Giornale

Trieste

## IL RISIKO MARITTIMO

### Le mani (e un miliardo di euro) sul porto di Trieste

Maxi investimento di Pechino sullo scalo che potrebbe fare da snodo tra il Pireo e Zeebrugge

GMic

Per capire quale fetta della torta italiana faccia gola ai lungimiranti cinesi saltate pure i primi tre quarti della mielosa lettera a firma di Xi Jinping con cui il presidente cinese spiegava, ieri, sul Corriere della Sera cosa lo spinga a far affari con il nostro paese. Il succo è tutto nelle tre righe in cui parla di «interconnessione e connettività propria dell' iniziativa Nuova Via della Seta ai progetti italiani di costruzione dei porti del Nord». Per capire dove vada a parare Pechino basta aprire una cartina e cercare Trieste, il porto del Nord-Est dove la compagnia di stato cinese Cosco, gigante mondiale dei container, è pronta a investire un miliardo di euro.

Come al tempo degli Asburgo, quando vi facevano scalo le merci in movimento dal regno Ottomano verso il centro e il nord dell' Europa, lo scalo si ritrova a giocare un ruolo fondamentale nell' ambito del risiko cinese rivolto al controllo delle rotte del Mediterraneo e all' accerchiamento del Vecchio Continente.

Per capirlo bisogna posizionare sulla carta geografica anche il porto greco del Pireo e Zeebrugge, un piccolo scalo belga sul Mare del Nord. Il Porto del Pireo è passato nelle mani della Cina nel 2010. Al tempo la Cosco lo comprò per un tozzo di pane sotto gli occhi di un' Europa distratta e di una Merkel interessata soltanto a recuperare i soldi delle grandi banche invischiate nella crisi greca. Oggi la Cosco ha il totale controllo dei suoi terminal da cui muove ogni anno 20 milioni di passeggeri. Zeebrugge, piccolo ma strategico porto sulle coste settentrionali europee, è passato in mani cinesi nell' ambito delle acquisizioni che hanno permesso a Pechino di entrare in altri porti europei come Vado Ligure in Italia, Valencia e Bilbao in Spagna, Marsiglia in Francia, Rotterdam in Olanda e appunto Zeebrugge e Anversa in Belgio. Per completare lo schema della penetrazione cinese bisogna aggiungerci il 16+1, una poco conosciuta intesa commerciale attraverso cui Pechino lega a se 12 membri dell' Unione Europea (Bulgaria, Croazia, Estonia, Repubblica Ceca, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Macedonia, Romania, Slovacchia, Slovenia) e 4 Paesi extra Ue come Albania, Bosnia, Serbia e Montenegro. Nell' ambito del 16+1 l' Export Import Bank Of China finanzia un network ferroviario - concordato con Ungheria e Serbia - destinato a collegare il Pireo a Budapest e Belgrado. In questo schema geo-politico-commerciale il tassello che manca è Trieste. Oggi il suo porto è solo all' 11° posto delle classifiche europee per movimento merci. E benché il movimento container sia aumentato del 150 per cento il traffico resta un quinto di quello del Pireo. A far gola ai cinesi sono però le sue acque profonde, le uniche dell' Alto Adriatico dove far ormeggiare navi commerciali di grandi dimensioni e la rete ferroviaria già collegata ai suoi terminali. Per non parlare del suo status di porto franco che consente il fermo merci senza tasse. Per queste specificità Trieste è agli occhi degli strateghi di Pechino il candidato ideale a far da snodo tra Zeebrugge, l' Est Europa e il Pireo. Anche perché mentre il Pireo servirà a muovere verso il sud e l' est dell' Europa le merci provenienti dal Canale di Suez quello di Trieste sarà l' unico capace di fornire collegamenti ferroviari e snodi in grado di raggiungere l' Europa settentrionale. Per questo i cinesi della Cosco sono pronti ad investire oltre un miliardo nell' espansione e nella modernizzazione dell' aerea del porto franco, dell' area industriale e del sistema ferroviario interno. Fondi che fino ad oggi nessun investitore nazionale si è sognato di garantire. Anche perché dopo la caduta dell' impero asburgico nessun investitore aveva mai puntato al totale controllo delle linee commerciali che da Suez portano all' est e al nord Europa.

GMic.



# Il Piccolo

Trieste

OGGI il leader cinese arriva a roma

## Parte la missione di Xi Jinping in Italia: «Patto strategico sulla Via della seta»

Attesa la firma del Memorandum. Riflettori su Trieste: «Interconnessioni con i porti del Nord». Fincantieri in prima fila

Piercarlo Fiumanò

TRIESTE. Un patto strategico insieme all' Italia: è quello che propone il presidente cinese Xi Jinping, che arriva stasera a Roma per iniziare la sua visita di Stato nel nostro Paese con una delegazione di 500 persone, tra membri del governo, manager e imprenditori di grandi e piccole aziende anche dal Friuli Venezia Giulia.

«Siamo pronti insieme alla controparte italiana, a sviluppare ulteriormente il partenariato strategico globale, a stringere maggiormente i legami ai massimi livelli e a rafforzare la cooperazione a tutti i livelli».

La Via della Seta, sul quale ruotano anche gli investimenti annunciati nel porto di Trieste, è il tema più importante del vertice che Xi sviluppa in un suo testo pubblicato sul Corriere: «Siamo pronti a costruire insieme la nuova Via della Seta, sviluppando appieno i punti di forza storici, culturali e geografici che la cooperazione tra i due Paesi sotto l' egida della Belt and Road può portare». Xi non nomina esplicitamente Trieste ma sviluppa una visione che chiarisce molto sull' atteggiamento morbido di Pechino.

Si parla di una «idea di interconnessione e connettività», nella quale rientrano i «progetti italiani di costruzioni dei porti del Nord» (Trieste e Genova anche se non vengono nominati) nonché «una nuova era in settori come la marina, l' aeronautica, l' aerospazio e la cultura». Non quindi un mero accordo commerciale. Xi Jinping propone all' Italia un' intesa di grande respiro che riguarda la cooperazione in settori come la logistica, **portuale**, il trasporto **marittimo**, le telecomunicazioni e il medico-

farmaceutico. Xi fa esempi concreti modellati sulle nuove sensibilità dell' Occidente come i mutamenti climatici. Il premier Conte ha cercato anche ieri di fugare le perplessità della Casa Bianca e di Bruxelles sulla firma del Memorandum. Definisce la Via della Seta «un' opportunità per migliorare il nostro export e assicurarci delle migliori garanzie per accedere al mercato cinese. Andiamo a firmare un accordo, non è internazionale né vincolante, è un' intesa programmatica che ci consente di operare in trasparenza. In questo momento altri Paesi Ue hanno una cooperazione molto più avanzata e non hanno sottoscritto un memorandum». Il momento clou del vertice è fissato per sabato a villa Madama quando, davanti al presidente cinese Xi Jinping e al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, è prevista la firma del Memorandum (ci sarà anche il presidente dell' Autorità di Sistema **Portuale** dell' Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino) e di oltre 30 accordi tra imprese e istituti di Cina e Italia. La lista è strettamente riservata ma filtrano, per intese grandi e piccole, i nomi di importanti imprese italiane, da Ansaldo a Snam, da Fincantieri alla Danieli. Un ruolo strategico sarà giocato dalla Cassa Depositi e Prestiti presieduta da Carlo Palermo con il varo di Panda Bond per sostenere le imprese italiane.

Dall' altra l' impegno di garante degli equilibri dei rapporti industriali e commerciali fra Cina e Italia. Gli appuntamenti del Business Forum, invece, sono previsti per domani: la mattina a Palazzo Barberini, dove sono attesi gli interventi del vicepremier, Luigi Di Maio, e di Confindustria. Ci sarà quindi un incontro al Quirinale con Xi in mattinata e una riunione del Business Forum.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.





# Il Piccolo

Trieste

il capogruppo m5s al senato

## Patuanelli: «Così si governa l'espansione di Pechino»

«Impossibile che si verifichi una situazione simile a quella dello scalo del Pireo. Di certo i porti del Nord Europa remano contro questa alleanza»

Diego D'Ameliotrieste. Non vuole ammetterlo, preferendo lasciare la ribalta al governo, ma c'è molto di suo nell'aver convinto i funzionari del ministero dei Trasporti della bontà dell'accordo fra la Cina e l'Autorità portuale di Trieste. Stefano Patuanelli, capogruppo Cinquestelle al Senato, aspetta la firma del memorandum fra Cccc e il Porto giuliano, variante locale del Memorandum of understanding che sarà siglato a Roma.

### Ultimi ritocchi sui porti?

Solo dettagli tanto nel Mou quanto nell'accordo su Trieste. Nulla che cambi la sostanza. Abbiamo una proposta di collaborazione fra due paesi che porterà vantaggi all'Italia in termini di esportazioni e tutela del made in Italy. A Trieste, l'accordo riguarda il progetto Trihub cui l'Autorità ha lavorato per oltre un anno.

### Rischi e opportunità?

Rischi non ne vedo. C'è stata scarsa comprensione dei contenuti e si è temuto un allontanamento dagli Usa, che non esiste. Le opportunità sono grandi: l'espansione cinese può essere incontrollata o guidata con atti come il Mou.

Xi Jinping parla di telecomunicazioni...

La questione del 5G non è collegata al memorandum. L'assegnazione del 5G in Italia è avvenuta tramite bando, vinto in parte anche da Huawei: in un mercato libero e regolamentato, non credo si possano escludere soggetti solo perché hanno sede in Cina.

### La Lega ha frenato alla fine?

Chiedetelo a Giorgetti. Punto.

### Che vantaggi per Trieste?

La città si sviluppa con porto e turismo. La manifestazione di intenti di Autorità portuale e governo cinese porterà all'incremento dei traffici cinesi verso Trieste e lo sviluppo dei rapporti favorirà i flussi turistici.

## Cccc firma per il progetto ferroviario Trihub. C'è sotto qualcosa sul Molo VII? E che ne è della trattativa di Cmg per la Piattaforma?

Sono questioni completamente diverse. L'accordo non prevede corsie prioritarie per affidamento di lavori e concessioni portuali. Parliamo di intese che spettano ai privati.

### Non è rischioso aprire la porta ai cinesi sulla ferrovia?

Non ci sono concessioni, ma soltanto l'interesse del colosso cinese verso il porto di Trieste e la possibilità per l'Autorità portuale di fare sviluppo in Europa e Asia. La Cina non deve far paura: deve spaventare la mancanza di una guida del processo, mentre noi andiamo in direzione opposta.

### Esclude il pericolo Pireo?

Il Porto è in mano a un ente pubblico come l'Autorità e il governo non cederà di un millimetro sulla gestione pubblica.

### La pensa così anche la Lega?



Non mi risulta diversamente.

**Non crede che il rapporto con gli Usa sia stato gestito male?**

No, perché il governo non ritiene pericoloso quanto si firmerà. Non è la nostra sopravvalutazione dei rischi ma la sopravvalutazione da parte di altri.

**Quale ruolo geopolitico vede per l' Italia dopo il Mou?**

La Cina ha rapporti economici con altri paesi europei e membri del G7. Noi siamo però i primi a disegnare un perimetro in cui muoversi: è il modo più corretto di interloquire col colosso cinese. Altri ci seguiranno, ma per una volta siamo noi ad aver aperto la strada.

**Niente isolamento in Ue?**

Su molti temi siamo più ascoltati di prima.

**Qualcuno teme lo sviluppo italiano?**

Per alcuni paesi europei può essere un problema e qualcuno può avere la tentazione di limitarlo.

**I porti del Nord Europa?**

Certamente uno spostamento dei traffici verso il Mediterraneo non li favorisce.

**E Genova come guarda a Trieste?**

Non vedo nemici sul Tirreno. I nemici li vedo in casa: dove c' è sviluppo è difficile mantenere la gestione del potere e questo non va giù ad alcuni.

**E il ruolo di Patuanelli?**

Ho cercato di non far naufragare un progetto molto importante per la mia città.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

## Confetra: il porto di Trieste non è mai stato in vendita

TRIESTE Nelle ultime settimane scrive in una lunga nota il presidente di Confetra Friuli-Venezia Giulia Stefano Visintin si è fatto un gran parlare di Trieste e del suo Porto su giornali e tv. Noi imprenditori dello scalo giuliano e del sistema logistico regionale, abbiamo seguito con particolare interesse i vari contributi. Nessuno, però, si è scomodato per chiedere quali fossero la posizione o le proposte degli imprenditori che, quotidianamente, lavorano e danno lavoro nell'ambito del sistema portuale di Trieste, oggi uno dei porti più importanti d'Italia per tonnellaggio ed il primo per traffico ferroviario, soprattutto internazionale. Nella sua nota, Visintin ricorda che il porto di Trieste, come tutti gli altri scali italiani, non è in vendita perché ciò è materialmente e giuridicamente impossibile. Il demanio marittimo non è in vendita. È corretto, invece, parlare di concessioni in base alla legge 84/94, che prevede regole, diritti e doveri. Se le condizioni stabilite all'atto della firma della concessione non vengono rispettate, al concessionario si può revocare la concessione. In secondo luogo, è utile ricordare come a Trieste senza clamori mediatici l'Autorità portuale abbia ottemperato a quanto richiesto dalle leggi riguardo l'ambito portuale, sia in materia di lavoro portuale (Piano dell'organico) che di Piano regolatore portuale (approvato). A ciò si aggiunga che si tratta dell'unico Porto franco internazionale in Europa, la cui disciplina codificata è di diritto pubblico internazionale. Confidiamo che chi governa il Paese sia consapevole di quale strumento di politica internazionale e commerciale dispone e quali ne siano (nel dettaglio) le

regole. Sul tema del pericolo, per l'industria nazionale, di investimenti esteri nel Porto franco di Trieste, sarebbe utile capire in base a quali dati concreti esso trovi fondamento, a differenza di quanto accaduto altrove in Europa. Forse sfugge che il porto di Trieste serve per l'85% il centro ed est Europa (via ferrovia), mentre il mercato italiano pesa per il 15% circa. Pertinenti sembrano invece le considerazioni sul fatto che l'arrivo di investitori esteri non sarà la panacea per i porti italiani: lo condividiamo, in primo luogo perché se il nostro porto già cresce a doppia cifra, questo è dovuto principalmente al duro lavoro delle aziende private spedizionieri, terminalisti portuali e retro portuali, agenti marittimi ed operatori in genere che promuovono lo scalo giuliano a livello internazionale, lavoro agevolato dalle scelte operate dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Una politica concreta per mantenere il controllo della catena logistica non prevede di chiudersi a riccio bensì, ad esempio, la promozione di una crescita della cultura industriale nel campo delle condizioni di vendita internazionale dei propri prodotti. I termini di resa Incoterms® 2010 andrebbero approfonditi e, per creare valore aggiunto, si suggerisce di accantonare la pervicacia degli imprenditori nostrani nel vendere franco fabbrica. La convinzione di liberarsi di ogni problema una volta che i prodotti sono usciti dal cancello del proprio stabilimento, regala ad altri attori (del trasporto e industriali) fino al 30% del valore commerciale dei beni e la perdita del controllo sulle vie che tali prodotti percorrono per raggiungere il luogo di destino.

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Confetra: il porto di Trieste non è mai stato in vendita'. Below the headline, there is a sub-headline 'TRIESTE - "Nelle ultime settimane - scrive in una lunga nota il presidente di Confetra Friuli-Venezia Giulia Stefano Visintin - si è fatto un gran parlare di Trieste e del suo Porto su giornali e tv. Noi imprenditori dello scalo giuliano e del sistema logistico regionale, abbiamo seguito con particolare interesse i vari contributi. Nessuno, però, si è scomodato per chiedere quali fossero la posizione o le proposte degli imprenditori che, quotidianamente, lavorano e danno lavoro nell'ambito del sistema portuale di Trieste, oggi uno dei porti più importanti d'Italia per tonnellaggio ed il primo per traffico ferroviario, soprattutto internazionale". Per leggere l'articolo effettua il login o procedi alla registrazione gratuita.' The page also features a navigation menu at the top with links like 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'I QUADERNI', and 'SFOGLIABILE'. On the right side, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'NAPLES 15-16', 'CONSOLOGI', 'SPECIAL FDS SIRE PRELUDE', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'TI', 'Tore', 'UNION LAMMOR TOCCA', and 'CASA'. At the bottom of the page, there are three small news snippets: 'Sulla Piattafonema Logistica intervista al direttore', 'PCI nazionale Livorno e Trieste sono critici', and 'Confetra-Friuli-VG commenta internazionale e mesa della azienda'.

# Trieste Prima

Trieste

## La Cina sbarca a Roma, il presidente Xi Jinping: "Siamo pronti"

*Il Corriere della Sera pubblica la lettera scritta dal numero uno della Repubblica Popolare Cinese, in visita ufficiale da domani a Roma. La realizzazione della via della Seta, con Trieste punto strategico sulla mappa, uno dei principali argomenti di discussione con il governo italiano.*

Il Corriere della Sera pubblica la lettera scritta dal numero uno della Repubblica Popolare Cinese, in visita ufficiale da domani a Roma. La realizzazione della via della Seta, con Trieste punto strategico sulla mappa, sarà uno dei principali argomenti di discussione con il governo italiano. La situazione che si è venuta a creare ha portato a reazioni diverse, dai manifesti locali che a firma di un politico triestino di vecchia data esprimono preoccupate perplessità, alle affermazioni politiche nazionali di Salvini e dei Cinque Stelle, fino ai diretti interessati della "penetrazione" del Dragone nel Bel Paese, solamente per citarne uno di essi, l' **Autorità Portuale** di Trieste e Monfalcone. Il testo integrale ripreso da Il Corriere della Sera "Sono molto lieto, in un momento di grande fermento e rinnovamento come quello attuale, di aver accolto l' invito del presidente Mattarella ad effettuare una visita di Stato in Italia. Nel 2011 venni a Roma per partecipare alle celebrazioni per i «Centocinquant' anni dell' Unità d' Italia» e nel 2016 ho nuovamente varcato il confine italiano facendo scalo in Sardegna. Lo stile di vita e il modello industriale italiano che integra antico e moderno, classicità e innovazione, mi ha profondamente colpito. Essere ancora una volta qui sul suolo del Bel Paese e incontrare i miei cari amici italiani mi fa sentire estremamente a mio agio. La Cina e l' Italia sono rispettivamente emblema della civiltà orientale e occidentale e hanno scritto alcuni dei più importanti e significativi capitoli della storia della civiltà umana. L' Italia è la patria dell' antica civiltà romana e la culla del Rinascimento e il suo patrimonio di

grandi monumenti, di capolavori artistici e letterari è ormai diffusamente noto in Cina. I contatti tra le due grandi civiltà, cinese e italiana, affondano le loro radici nella storia. Già più di duemila anni fa, l' antica Via della Seta ha permesso il collegamento tra l' antica Cina e l' antica Roma, nonostante le grandi distanze che le separavano. La dinastia Han inviò Gan Ying in missione alla ricerca di ciò che chiamavano «Da Qin» o «Grande Qin» che si riferiva proprio all' impero romano, mentre nei componimenti del poeta Virgilio e del geografo romano Pomponio Mela si trovano molteplici citazioni del «Paese della seta». In seguito, il «Milione» di Marco Polo scatenò la prima «passione per la Cina» della storia occidentale e il suo autore divenne un pioniere dei contatti tra la cultura orientale e quella occidentale, modello a cui si ispirano ancora oggi gli ambasciatori dell' amicizia. Giunti all' epoca moderna, seguendo le orme lasciate dai predecessori sulla strada dell' amicizia, i rapporti bilaterali tra Cina e Italia hanno vissuto molti rinnovamenti che hanno portato sempre nuove opportunità. Nel 1970 la Repubblica Popolare Cinese e la Repubblica Italiana hanno instaurato le relazioni diplomatiche, e nel 2020 ne celebreremo il 50esimo anniversario. Dopo l' allacciamento delle relazioni diplomatiche, a prescindere da quali tempeste hanno interessato la scena internazionale, i due Paesi sono stati un esempio di cooperazione di mutuo vantaggio basata su fiducia reciproca e sulla stretta cooperazione tra Paesi con sistemi sociali, background culturali e fasi di sviluppo diversi. L' amicizia tradizionale tra Italia e Cina è solida ed è riuscita a rinnovarsi sempre nel corso della sua lunga storia divenendo una colonna portante per il rapido e stabile sviluppo dei rapporti bilaterali. L' amicizia tra Italia e Cina si radica in una ricca eredità storica. I contatti in più di duemila anni hanno gettato le basi del rispetto reciproco e dell' apprendere l' uno dall' altro, della fiducia reciproca e della mutua comprensione, concetti che si sono trasformati nei garanti stabili e continuativi della tradizionale amicizia che ci accomuna. Di fronte alle evoluzioni e alle sfide del mondo contemporaneo, i due Paesi fanno appello alla loro preziosa e lunga esperienza e immaginano insieme gli interessanti scenari capaci di creare un nuovo modello di rapporti internazionali basati sul rispetto reciproco, sull' uguaglianza e la giustizia e sulla cooperazione di mutuo vantaggio, costruendo un futuro condiviso dell' umanità. L' amicizia tra Italia e Cina si condensa in una forte fiducia strategica. I leader dei due Paesi hanno sempre guardato e sviluppato i rapporti bilaterali con un approccio strategico e una visione lungimirante. Da quando, nel 2004, i due Paesi hanno istituito il

The screenshot shows the Trieste Prima website interface. At the top, there's a banner for '10 viaggi SARDEGNA' by Grimaldi Lines. Below that, the main article is titled 'La Cina sbarca a Roma, il presidente Xi Jinping: "Siamo pronti"'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. To the right of the article, there's a sidebar with 'I più letti di oggi' (Most read today) featuring various news items. At the bottom right, there's an advertisement for 'NUOVA BMW SERIE 3 LA TECNOLOGIA SÌ GUIDA'.



partenariato. Nel 2018, l'interscambio commerciale bilaterale ha superato la soglia dei 50 miliardi di dollari e gli investimenti bidirezionali cumulativi hanno superato i 20 miliardi. Il Made in Italy è divenuto sinonimo di prodotti di alta qualità, la moda e l'arredamento italiani incontrano pienamente il gusto dei consumatori cinesi; la pizza e il tiramisù piacciono ai giovani cinesi. I due Paesi hanno raggiunto traguardi importanti nella cooperazione in ambiti come i satelliti e l'aviazione civile; la Settimana Cina-Italia della Scienza, della Tecnologia e dell'Innovazione, le pattuglie congiunte tra le forze dell'ordine e le attività di formazione calcistica sono state accolte molto positivamente dai popoli dei due Paesi. L'amicizia tra Cina e Italia si tramanda in forti scambi culturali. I popoli cinese e italiano hanno sempre mostrato grande interesse nello studio della cultura l'uno dell'altro. Un professore cinese iniziò a tradurre la Divina Commedia di Dante all'età di settant'anni e l'opera si rivelò talmente ardua che solo dopo 18 anni, sul letto di morte, riuscì a completarla. In Italia i sinologi sono numerosi e hanno svolto il ruolo di ponte nei rapporti tra Cina ed Europa a partire dalla prima grammatica della lingua cinese scritta per l'Occidente da Martino Martini a «Italia e Cina» di Giuliano Bertuccioli e Federico Masini: tutti hanno aiutato a far rimanere sempre viva la passione per la sinologia nella penisola italiana. La letteratura Il noto scrittore italiano Alberto Moravia ha scritto: «Le amicizie non si scelgono a caso ma secondo le passioni che ci dominano». Il mondo odierno sta subendo profondi cambiamenti mai visti in un secolo, di fronte a ciò la storia ci affida la responsabilità di innalzare i rapporti sino-italiani e portarli a un nuovo livello e di tutelare insieme la pace, la stabilità e di far crescere la prosperità. Io desidero, con questa mia visita, di tracciare, insieme ai leader italiani, le linee guida dei rapporti bilaterali e di condurli nella nuova era. Siamo pronti, insieme alla controparte italiana, a sviluppare ulteriormente il partenariato strategico globale, a stringere maggiormente i legami ai massimi livelli e a rafforzare la cooperazione a tutti i livelli tra i nostri governi, parlamenti, partiti ed enti locali; a rafforzare la comunicazione politica, a promuovere la fiducia e i matching strategici, a continuare a comprendere e a sostenere a vicenda gli interessi e i temi più cari alla controparte e a gettare le basi politiche dei rapporti bilaterali. Siamo pronti, insieme alla controparte Italiana, a costruire insieme la Belt and Road - la Nuova Via della Seta, sviluppando appieno i punti di forza storici, culturali e geografici che la cooperazione tra i due Paesi sotto l'egida della Belt and Road può portare. Impegnandoci a collegare l'idea di interconnessione e connettività propria dell'iniziativa Nuova Via della Seta ai progetti italiani di «costruzione dei porti del Nord» e «investire in Italia» al fine di creare una nuova era per la Belt and Road in settori come la marina, l'aeronautica, l'aerospazio e la cultura. Siamo pronti, insieme alla controparte italiana, ad ampliare i settori della cooperazione fattiva. La Cina continuerà ad ampliare la sua apertura con strumenti come l'organizzazione, su base annuale, di eventi come la China Import Expo che permettono di condividere le grandi opportunità che il mercato cinese presenta con i Paesi del resto del mondo, Italia compresa. Italia e Cina possono sviluppare il potenziale di cooperazione in settori come la logistica portuale, il trasporto marittimo, le telecomunicazioni e il medicofarmaceutico e incentivare le rispettive aziende ad avviare progetti di cooperazione nei mercati terzi per realizzare una cooperazione di mutuo vantaggio e che risponda agli interessi di tutti. Siamo pronti, insieme alla controparte Italiana, a stringere ancora di più i contatti in ambito umanistico-culturale. Cina e Italia, in quanto Paesi che detengono il maggior numero di siti Unesco al mondo, vantano ricchissime risorse turistiche e culturali. I due Paesi devono rafforzare i gemellaggi tra i loro siti Unesco e incoraggiare la co-organizzazione di mostre d'arte ed esposizioni dei patrimoni culturali, la co-produzione di opere cinematografiche e audiovisive da parte degli istituti e organizzazioni culturali. Dobbiamo consolidare l'insegnamento delle nostre lingue, promuovere gli scambi tra persone in modo da apportare un nuovo e maggiore contributo alla diversità culturale mondiale e all'incontro, all'apprendimento reciproco tra universi culturali diversi. Siamo pronti, insieme alla controparte Italiana, a rafforzare il coordinamento sull'agenda internazionale e in seno alle organizzazioni multilaterali. La Cina è disponibile per consolidare la comunicazione e la sinergia con l'Italia in seno alle Nazioni Unite, al G20, all'Asem e all'Organizzazione Mondiale del Commercio su tematiche come la governance globale, il mutamento climatico, la riforma dell'Onu e del Wto e altre questioni rilevanti, al fine di tutelare gli interessi comuni, promuovere il libero scambio e il multilateralismo e proteggere la pace e la stabilità mondiale e consentire uno sviluppo fiorente. Ripercorrendo la storia degli ultimi 50 anni è evidente come i rapporti sino-italiani abbiano radici profonde e abbiano già ottenuto numerosi risultati. Guardando alla nuova era, la cooperazione sinoitaliana ha un futuro roseo e prospettive di sviluppo ampie. Il popolo cinese è ansioso di unire le forze con gli amici italiani per coltivare insieme il terreno dei rapporti bilaterali e far sì che possa giungere a una nuova e più ricca fioritura e che l'amicizia tra Cina e Italia possa rinnovarsi costantemente.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' iniziativa del Porto

## Trasporti e logistica 500 studenti al corso di orientamento

Dopo il crescente successo delle scorse edizioni, si tiene stamattina a Venezia - nel Fabbricato 103 della Stazione Marittima di Santa Marta, la 6a Edizione del Logistics Career Day, giornata di orientamento dedicata all' approfondimento sulle professioni dei trasporti e della logistica e sui percorsi di formazione attivi in questo ambito. L' evento organizzato dall' ente di formazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Venezia in collaborazione con l' Its Marco Polo, si pone l' obiettivo di offrire agli studenti e alle loro famiglie un' occasione di incontro con professionisti, formatori, orientatori e giovani che hanno trovato la loro strada nella Logistica e di conoscere i molteplici percorsi formativi attivi sul territorio per poter progettare in modo consapevole il proprio futuro formativo e professionale nella logistica. All' edizione di quest' anno parteciperanno circa 500 studenti provenienti dalle classi IV e V delle Scuole di II grado a indirizzo logistica e da altri Istituti Tecnici con interesse nelle professioni proposte.

**«Se chiude rischio black out e addio a 500 posti di lavoro»**  
I sindacati lanciano un Sos per l'annunciata chiusura dell'impianto a carbone «Il Veneto dovrà importare energia e non si potranno più bruciare i rifiuti urbani»

**«Stop al racket di rione nei condomini dell'Ater»**  
La municipalità della Giudecca si oppone al progetto di ristrutturazione del complesso immobiliare. I condòmini chiedono maggiore trasparenza e controllo sui costi.

**Crosta a Padova, dopo 15 anni «Crozia a tutti i colleghi»**  
L'azienda del Porto di Venezia si prepara a diventare un'azienda pubblica. I sindacati chiedono maggiore trasparenza e controllo sui costi.

**L'azienda del Porto  
Trasporti e logistica 500 studenti al corso di orientamento**  
Dopo il crescente successo delle scorse edizioni, si tiene stamattina a Venezia - nel Fabbricato 103 della Stazione Marittima di Santa Marta, la 6a Edizione del Logistics Career Day, giornata di orientamento dedicata all' approfondimento sulle professioni dei trasporti e della logistica e sui percorsi di formazione attivi in questo ambito.



# Venezia Today

Venezia

## Il Porto mette in mostra le professioni del futuro

*Giovedì alle 9.30 in Marittima 500 studenti delle scuole tecniche di II grado a confronto con percorsi formativi e opportunità professionali nei settori dei trasporti e della logistica*

Giovedì alle 9.30 in Marittima 500 studenti delle scuole tecniche di II grado si confronteranno con percorsi formativi e opportunità professionali nei settori dei trasporti e della logistica al Porto di Venezia. Logistics Career Day Si terrà al fabbricato 103 Marittima, la sesta edizione del Logistics Career Day, la giornata di orientamento dedicata all'approfondimento sulle professioni dei trasporti e della logistica e sui percorsi di formazione attivi in questo ambito. L'evento organizzato da Cfli, ente di formazione dell'**Autorità di Sistema Portuale** di Venezia in collaborazione con l'Its Marco Polo, ha l'obiettivo di offrire agli studenti e alle loro famiglie un'occasione di incontro con professionisti, formatori, orientatori e giovani che hanno trovato la loro strada nella logistica e di conoscere i molteplici percorsi formativi attivi sul territorio per poter progettare in modo consapevole il proprio futuro formativo e professionale nella logistica. Progetto Italia Croazia La giornata sarà condotta attraverso uno stile comunicativo vicino ai giovani, con interviste doppie in stile "Le Iene", video e momenti in cui verrà coinvolto il pubblico in sala. Saranno presenti e intervengono: il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Pino Musolino, il direttore programmazione e gestione formazione professionale e istruzione della Regione Veneto Fabio Menin, il professore Michele Gottardi, presidente di Cfli e Damaso Zanardo, presidente dell'Its Marco Polo. Seguiranno confronti tra giovani "spedizionieri" e "terminalisti", "marittimi" e "macchinisti di treno" appena entrati nel mondo del lavoro che racconteranno la loro esperienza di formazione e lavoro nella logistica. L'evento di quest'anno avrà un respiro internazionale in quanto inserito all'interno del progetto Italia-Croazia "TRANSPOGOODO" con il coinvolgimento dei partner italiani e stranieri e l'esposizione dei contenuti proposti in materia di innovazione tecnologica. Risorse umane «Un'efficiente rete logistica è una risorsa fondamentale per una regione come il Veneto, dove l'export è un pilastro economico irrinunciabile - dice Pino Musolino, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** -. È essenziale disporre di risorse umane adeguatamente formate e in grado di competere sul mercato del lavoro globale, lo testimonia anche l'aumento della domanda di giovani specialisti da parte delle aziende, in primo luogo qui a Porto Marghera. Basti rilevare che oltre il 90% dei diplomati negli Istituti tecnici a indirizzo logistico trovano occupazione quasi immediatamente dopo il conseguimento del titolo».

DA OGGI PUOI ACQUISTARE I BUONI INSIEME AL LIBRETTO SMART DIRETTAMENTE ON LINE.

VENEZIATODAY Cronaca

MARATHON BONUS

AL ES MARATHON BONUS -42€

Cronaca / Porto Marghera

### Il Porto mette in mostra le professioni del futuro

Giovedì alle 9.30 in Marittima 500 studenti delle scuole tecniche di II grado a confronto con percorsi formativi e opportunità professionali nei settori dei trasporti e della logistica

La redazione Venezia 20/03/19

**I più letti di oggi**

- Basta alla moglie e al figlio, un uomo arrestato a Venezia
- Le dadi di crociera sotto il topolino dell'acqua arrotata
- «Diammi i soldi e ti taglio a pezzi» autorizzava al traffico, basta alla moglie per la droga
- Ma spero frasi, ma sono garantiti i servizi essenziali

**Logistics Career Day**

Si terrà al fabbricato 103 Marittima, la sesta edizione del Logistics Career Day, la giornata di orientamento dedicata all'approfondimento sulle professioni dei trasporti e della logistica e sui percorsi di formazione attivi in questo ambito. L'evento organizzato da Cfli, ente di formazione dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia in collaborazione con l'Its Marco Polo, ha l'obiettivo di

unicef

crocieristica a venezia

## Vtp, Mion vuole dimettersi L' addio dopo solo due anni

*Il manager era stato eletto presidente nel 2017 di Venezia Terminal Passeggeri La decisione sarà comunicata nella prossima assemblea degli azionisti*

VENEZIA. Il presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A Gianni Mion vuole dimettersi. Ad oggi non sono ancora state formalizzate le dimissioni, l' occasione sarà la prossima assemblea degli azionisti di Vtp in programma nella seconda metà di aprile. Da qualche tempo il manager padovano, dopo una lunga carriera in Edizione (la holding della famiglia Benetton), ha manifestato agli azionisti l' intenzione di lasciare la poltrona di presidente della società che gestisce il terminal crociere veneziano. Era stato nominato presidente due anni fa, a maggio del 2017, sostituendo l' avvocato Sandro Trevisanato dopo 15 anni al "timone".

Fondata nel 1997 dall' **Autorità Portuale** lagunare la società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A (VTP S.p.A.) gestisce 10 terminal multifunzionali, 1 deposito per provviste di bordo, 6 parcheggi e 7 banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Sette Martiri, fornendo vari servizi a tutte le navi (crociere, aliscafi, catamarani) ospiti dello scalo lagunare. La compagine societaria di Vtp è costituita da APVS S.r.l. (53%), Finpax S.r.l (22,18%), Save (22,18%) e Camera di Commercio Venezia Rovigo (2,64%).

Al socio di maggioranza la Regione Veneto, attraverso Veneto Sviluppo in Apvs, il compito di trovare il sostituto di Mion. Tra il 1997 e il 2017 Vtp ha investito oltre 70 milioni di euro per migliorare l' efficienza delle strutture portuali, ridurre l' impatto delle attività sull' ambiente e migliorare il comfort e la sicurezza dei viaggiatori. Gli ultimi dati disponibili di Vtp sono quelli della presidenza Trevisanato, che ha approvato il bilancio di esercizio al 31 maggio 2017, confermando un fatturato che si è assestato a 33,66 milioni di euro, in sostanziale allineamento rispetto ai 33,73 milioni di euro dell' anno precedente. Il terminal in un dodicennio è passato rispettivamente da 500mila a quasi 2 milioni di passeggeri e da 6 a 35 milioni di euro di fatturato del 2013, diventando primo Home Port del Mediterraneo. L' utile netto di VTP si è attestato a 3,86 milioni di euro, con una crescita del 22% rispetto al precedente esercizio (3,166 milioni).

Tra le diverse cariche, Gianni Mion siede come indipendente nel cda del maggiore player al mondo dell' occhialeria, nato dalla recente fusione tra Essilor e Luxottica. E fa parte del Comitato Nomine e Remunerazione, composto da quattro membri, che avrà il compito di individuare il nuovo amministratore delegato del colosso italo-francese da oltre 16 miliardi di fatturato. La situazione a Parigi però non è delle più semplici da districare. Leonardo Del Vecchio, primo azionista della conglomerata italo-francese con il 31%, punta su Francesco Milleri, già numero 1 di Luxottica in Italia. Ma ai francesi questa nomina non piace e la soluzione appare ancora lontana.

--Nicola Brillo BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## L' INCENDIO CHE HA DISTRUTTO LA PALAZZINA

### Autorità Portuale: slitta la perizia sul rogo

O.STE.

Dovrebbe arrivare sulla scrivania del sostituto procuratore Chiara Venturi entro la prima metà di aprile la consulenza tecnica richiesta per fare luce sul devastante incendio che lo scorso 23 ottobre ha completamente distrutto la sede dell' **Autorità Portuale** di Savona.

Gli esperti hanno effettuato una serie di accertamenti per fare luce in primis sull' origine del rogo, ma anche sulle modalità, ed in particolare il materiale, con cui è stato costruito l' edificio.

Al momento il fascicolo aperto in Procura per il reato di incendio è contro ignoti, ma, proprio sulla base dell' esito della consulenza, non è escluso che qualcosa possa cambiare. Finora, gli inquirenti (dell' indagini si sono occupati i vigili del fuoco della centrale di via Nizza e i carabinieri della Compagnia di Savona) non hanno infatti scartato nessuna pista e vogliono capire se possano esserci delle responsabilità per quanto successo.

Per quanto riguarda l' origine delle fiamme sono prese in considerazione sia l' ipotesi dolosa che quella colposa, in particolare l' incendio potrebbe essere partito a causa di un mozzicone di sigaretta.

Anche sul fronte della palazzina, che in un brevissimo lasso di tempo è stata completamente avvolta dal fuoco, il pubblico ministero Chiara Venturi vuole capire se possano esserci stati degli errori o delle omissioni in fase di costruzione che potrebbero aver favorito il propagarsi delle fiamme. Nell' ambito di questo filone investigativo sotto la lente d' ingrandimento degli inquirenti sono finiti i materiali usati per la costruzione, ovvero i pannelli coibentanti posizionati all' interno dell' intercapedine dell' edificio, ma anche i quelli attaccati alla facciata dove si sono poi staccate le lamiere che la coprivano. Verifiche sono state effettuate anche per quel che riguarda le fasi del montaggio per capire se possano esserci stati errori nel disporre i diversi componenti.

O.STE.  
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.





# Il Secolo XIX

Genova, Voltri

AUGUSTO COSULICH Il socio di Cosco: la diga non è l'investimento giusto per Pechino

## «L' accordo sul porto è leggero Genova perde un' occasione»

### L'INTERVISTA

Simone Gallotti /GENOVA Sarà nella delegazione che è pronta ad accogliere il presidente cinese Xi Jinping: «Sto per partire per Roma, è una grande occasione». Augusto Cosulich l' accordo con Pechino l' ha fatto già tempo fa, quando è diventato socio di Cosco, il colosso asiatico dello shipping. Ora tocca ai due Paesi firmare un' intesa che però «rischia di diventare un' occasione mancata».

Perché?

«Avremmo dovuto insistere sulla società con Cccc: è un colosso che ha costruito grandi opere in tutto il mondo e possiede un know how incredibile».

Nell' accordo che sarà firmato però non se ne parla...

«E questo è un aspetto negativo. È un rallentamento dovuto a pressioni politiche che non vanno nell' interesse dell' Italia».

### Ma al presidente cinese dove consiglierebbe di investire?

«Nelle eccellenze, soprattutto quelle genovesi, hanno già investito. Penso ad Ansaldo Energia, a Esaote al terminal di Vado. Tutti i manager e gli azionisti sono soddisfatti degli accordi».

Non solo: anche le nostre società che abbiamo in joint venture con Cosco, hanno avuto uno sviluppo positivo.

Quando c' è stata la fusione tra i colossi armatoriali, i cinesi non hanno licenziato nessuno, a differenza di altri. Abbiamo addirittura aumentato i dipendenti. Dei cinesi non si deve avere paura. Ci sono troppi pregiudizi, molti parlano senza sapere nulla: io con Pechino lavoro da anni e so che si comportano seriamente».

Diversi analisti però sostengono che l' Italia rischia di cadere nella "trappola del debito": la Cina compra il nostro, in cambio di un maggiore peso nelle decisioni politiche...

«Non penso proprio. Gli interventi dei cinesi possono portare benefici ai Paesi che rientrano nella Via della Seta: dovremmo spalancare anche noi le porte alla Cina, non chiuderle».

### Ma se ai cinesi dovesse consigliare un investimento a Genova?

«Ne ho parlato spesso con il sindaco (Marco Bucci, ndr) e con Giovanni Toti. È difficile dire dove potrebbero investire. Spesso mi hanno chiesto: "Cosa possiamo vendere ai cinesi?" ma non saprei...faccio fatica. Non parlo di squadre di calcio, anche se a qualche tifoso piacerebbe. Parliamo di investimenti seri e ormai sulle nostre eccellenze hanno già investito...»

### » Magari un terminal in porto?

«Quella però è una questione tra privati. Magari i cinesi sono interessati, ma qualcuno deve vendere».

Non credo però che ci siano operatori a Genova con un terminal sul mercato. Per tutti questi motivi la soluzione della società tra Autorità portuale e Cccc poteva rappresentare la cornice ideale: la loro collaborazione ci avrebbe garantito l' acquisizione del know how cinese sui grandi progetti».

### Come la nuova diga per lo scalo di Genova. E lì che Pechino potrebbe investire?

«Ma guardi che i cinesi mirano anche ad un ritorno degli investimenti. E la diga da questo punto di vista non è un grande affare...Ansaldo ed Esaote invece lo sono stati e lo sono ancora».

Però con un accordo più spinto, avrebbero paragonato il porto di Genova a quello del Pireo: svenduto a Pechino...

«Guardi che in Grecia i cinesi hanno portato traffico e occupazione, non è stata un' operazione negativa per il Paese: è stato un successo».





E comunque quella situazione non è paragonabile alla nostra. A Genova non può succedere».

-

# Il Secolo XIX

Genova, Voltri

## Cina-Italia/1 Una lunga catena di svendite

L' accordo tra l' **Autorità portuale** di Genova e la Soc. cinese Cccc (terzo gruppo al mondo nelle costruzioni), non è altro che l' ultimo anello della lunga catena di svendite del nostro Bel Paese dove i nostri politici, colpevolmente fuori strada, complici e incapaci, osannano ai benefici della nostra colonizzazione e permettono che Paesi (non solo la Cina) con stato sociale e costi distanti anni luce dai nostri, si comprino anche il patrimonio genetico, impalpabile ma concreto, del nostro "sapere".

Tutti i nostri governanti, dai professori di algoritmi ai fuori -corso che non hanno mai lavorato, crogiolandosi nel proprio ego e sempre più avvitati in visioni deliranti e utopiche di un' Europa (e mondo intero) fatta di libera circolazione di persone e merci, non hanno mai neanche capito la mostruosità del danno che stanno arrecando a tutta la nostra nazione perché, permettendo e favorendo la svendita a tappeto di tutte le nostre industrie più tecnologiche ed avanzate, compresa la proprietà intellettuale connessa ai piani industriali (vedi Pirelli, Esaote, Piaggio Aerospazio e mille altre), insieme all' industria, viene ceduta anche una parte che non è dell' azienda ma è patrimonio intellettuale della nazione. Un bene messo in vendita e ceduto è come una pianta prodotta da un seme che ha potuto germogliare e crescere solamente in un humus adatto e completo di tutti i nutrienti che, nel nostro caso, sono il contesto ambientale, la scuola che ha formato gli ingegneri, le strade, l' energia, la sanità, i servizi e tutto quel complesso di infrastrutture che, per quanto criticabili, pongono l' Italia tra i Paesi più avanzati al mondo, frutto di secoli di nostra storia, vero e sacrosanto patrimonio intellettuale di cui sono proprietari solo e tutti gli italiani. Il danno più tragico di svendere le nostre "piante" è che, insieme ad esse, si estirpano anche le radici del nostro territorio che avvizzisce e secca come sta già avvenendo con migliaia di nostri giovani laureati che devono abbandonare il Paese per andare a cercare lavoro all' estero.

Nessun imprenditore dovrebbe poter vendere autonomamente la propria azienda e un Governo responsabile dovrebbe applicare dei rigidissimi criteri di "golden power" che vanno dal divieto assoluto al pagamento di "rimborsi economici" pesantissimi, il cui ricavato potrebbe servire a incentivare le aziende rimaste in Italia e fare tornare quelle fuggite.

Del resto, quando si tratta dei propri interessi, tutte le stesse grandi aziende italiane, per difendere il loro patrimonio intellettuale, applicano un codice interno per cui, quando un super dirigente "esce" sottoscrive l' impegno a non portare ad altri concorrenti il know how acquisito.

Forse i nostri politici, recuperando un' etica che sembra dispersa, dovrebbero imparare qualcosa persino dai privati. Il mio plauso, anche se triste, va agli ingegneri e tecnici della Piaggio che fuggono in massa dalla loro azienda data in pasto a personaggi che non sanno neppure come minimamente gestire il gioiello che si sono ritrovati tra le mani. Bruno Milanaccio Email



## Via della Seta Liguria già in campo su porti e industria

*I cinesi potranno essere coinvolti nella progettazione della nuova diga foranea, spazio anche ai cantieri navali e ad Ansaldo Energia*

MASSIMO MINELLA

I porti, certo, quelli di Genova e di Savona oggi riuniti sotto lo stesso cappello autoritativo. Ma anche i cantieri navali e l'energia. C'è una fetta consistente di Liguria dentro al grande progetto della Via della Seta che si appresta a decollare insieme alla visita del presidente cinese Xi Jinping in arrivo oggi in Italia. Perché se Alto Tirreno e Alto Adriatico sono già oggi terminali operativi della rotta navale d'Oriente, non si può dimenticare che proprio Fincantieri ha avviato per prima una collaborazione con la Cina per costruire direttamente in Asia le nuove navi da crociera destinate a questo mercato. E che dire poi dell'alleanza già operativa da anni fra Ansaldo Energia e Shanghai Electric, il colosso cinese dell'energia presente nel capitale dell'azienda genovese? continua a pagina 11 segue dalla prima di cronaca Perché al di là degli accordi e dei contenuti del memorandum che Italia e Cina si apprestano a firmare, è nella sostanza dei fatti che va valutata la sfida della nuova Via della Seta. Intanto, essendo questo un accordo bilaterale, non ci saranno al suo interno singoli progetti che, altrimenti, dovrebbero essere modificati di volta in volta. Per quanto riguarda la portualità, invece, la cornice della Bri-Belt and Road Initiative verrà rafforzata dall'accordo bilaterale e saranno sottoscritti due "accordi quadro", framework agreement con i porti di Genova e di Trieste. Non saranno certo messi in vendita asset strategici, come qualcuno ha ipotizzato, anche perché sarebbe materialmente impossibile, vista la natura pubblica dei porti. Sarà invece sancito il rafforzamento e la prosecuzione di un dialogo già avviato da anni che riguarda soprattutto le infrastrutture. Già oggi, infatti, i container provenienti dall'Oriente che entrano da Suez e non lasciano il Mediterraneo da Gibilterra, come purtroppo ancora avviene, hanno nell'Alto Tirreno e nell'Alto Adriatico i loro terminali naturali.

Se la grande nave portacontainer non decide di fare sosta al Pireo (il porto greco è di proprietà di capitali cinesi) e sceglie di puntare verso l'Italia, i porti che si candidano a servirli sono appunto quelli degli archi tirrenico e adriatico. Ma questo è solo un punto di partenza perché il traffico via mare che arriva dalla Cina non chiede solo porti efficienti e competitivi, ma anche servizi logistici adeguati per inoltrare rapidamente la merce verso il Nord Europa (dalla Liguria) e verso l'Est (dall'Alto Adriatico). Il rafforzamento della collaborazione farà leva proprio su questo, puntando a trasformare i porti in piattaforme logistiche. Genova è già oggi competitiva con il Nord Europa per quanto riguarda il trasporto via mare (il nolo si equivale, anche se arrivare in Nord Europa richiede tre-quattro giorni di navigazione in più). La differenza è tutta nella tratta terrestre, quando via treno la merce scende velocemente dal Nord, mentre da Sud paga ancora roture di carico e inadeguatezze sul trasporto ferroviario. Il Terzo Valico dovrebbe aiutare a colmare questo gap, anche se l'opera in sé non è risolutiva del problema nazionale (una volta arrivati in Basso Piemonte bisogna proseguire con gli stessi standard di efficienza). Il Valico sarà operativo dal 2023, fino ad allora bisognerà continuare a lavorare sull'esistente, migliorandolo. Bisognerà anche valutare il ruolo che potrà giocare la





piattaforma dei container di Vado Ligure, oggi al 51% della danese Apm Terminals e cinese per il rimanente 49% ( Cosco 40, porto di Qindgdao 9). Già nei prossimi mesi, però, i cinesi potrebbero dedicarsi alla progettazione della nuova **diga foranea** del porto di Genova, un' opera da un miliardo di euro che il colosso delle infrastrutture Cccc potrà appunto progettare, ma non costruire. Restano intanto operative tutte le altre collaborazioni con la Cina sul fronte industriale. Con Cssc Fincantieri nei mesi scorsi ha scelto di allargare la sua collaborazione dalle navi da crociera all' off shore, ai megayacht e agli allestimenti. Nel capitale di Ansaldo Energia, infine, da anni c' è il colosso dell' energia Shanghai Electric. E la collaborazione sul mercato delle turbine adesso potrebbe subire un' accelerazione. Lavoro in più per la fabbrica genovese e maggiore ricchezza per il territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Ansa

## Genova, Voltri

### Via della Seta: Signorini, ricadute in prossimi mesi

Le ricadute operative per Genova dell' accordo sulla 'Via della Seta' si vedranno nei prossimi mesi. Lo ha detto il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini a margine di una presentazione in Regione Liguria. "Il governo sta ultimando le verifiche sui testi da firmare. Contiamo nella giornata di avere queste definitive verifiche e, nella giornata di domani, ne sapremo di più - ha spiegato -. Direi che l' argomento grosso è la firma del bilaterale tra Italia e Cina sulla 'Belt and Road Initiative'. Questo è il passo più importante che viene adottato in questa visita" del presidente cinese in Italia, "a valle del summit che è stato fatto l' anno scorso a Pechino - ha affermato -. Poi le ricadute più operative, con i singoli progetti, direi che matureranno nei prossimi mesi". (ANSA).



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Accordo con la Cina, Signorini: «I singoli progetti arriveranno nei prossimi mesi»

GIORGIO CAROZZI

Genova - Le ricadute operative per Genova dell'accordo sulla "Via della Seta" si vedranno nei prossimi mesi. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini a margine di una presentazione in Regione Liguria. «Il governo sta ultimando le verifiche sui testi da firmare. Contiamo nella giornata di avere queste definitive verifiche e, nella giornata di domani, ne sapremo di più - ha spiegato -. Direi che l'argomento grosso è la firma del bilaterale tra Italia e Cina sulla 'Belt and Road Initiative'. Questo è il passo più importante che viene adottato in questa visita» del presidente cinese in Italia, «a valle del summit che è stato fatto l'anno scorso a Pechino - ha affermato -. Poi le ricadute più operative, con i singoli progetti, direi che matureranno nei prossimi mesi».





### Genova - Cina, Signorini: «Le ricadute sulla nostra città nei prossimi mesi»

Genova - «Le ricadute per Genova dell' accordo sulla "Via della Seta" si vedranno nei prossimi mesi. Il governo sta ultimando le verifiche e domani ne sapremo di più»: lo ha annunciato il presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini in previsione di un vertice a Roma con una delegazione in arrivo dalla Cina. «L' argomento grosso è la firma del bilaterale sulla 'Belt and Road Initiative' ma le ricadute più operative, con i singoli progetti, direi che matureranno nei prossimi mesi». Shipping - Sui rapporti Genova-Pechino ha parlato anche il sindaco Marco Bucci: «Opportunità che non dobbiamo perdere. La nostra città ha acquisito esperienze nello shipping e nel business e grande tecnologia e quindi siamo qui per utilizzare il nostro know-how sul mercato».

The screenshot shows the top of the Genova Post website. At the top right, there is a logo for 'TEATRO NAZIONALE GENOVA'. Below it, the main masthead 'GENOVAPOST' is displayed in large, bold letters, with the date 'Venerdì 20 marzo 2019' underneath. Navigation links for 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'CULTURA', 'SPORT', 'GENOVA', and 'SAMPDORIA' are visible. A secondary navigation bar includes 'GENOVA', 'PORTOFINO', 'CENTO', 'LEGNATE', 'SAMPDORIANA', 'VALPOLCERA', 'VAL BISSINO', and 'LIGURIA'. There are also social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. The main article headline is 'Genova - Cina, Signorini: «Le ricadute sulla nostra città nei prossimi mesi»'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il sindaco Bucci sul tema aggiunge: «Opportunità enorme per Genova, non dobbiamo perderla»'. The article text begins with 'Genova - «Le ricadute per Genova dell' accordo sulla "Via della Seta" si vedranno nei prossimi mesi. Il governo sta ultimando le verifiche e domani ne sapremo di più»: lo ha annunciato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini in previsione di un vertice a Roma con una delegazione in arrivo dalla Cina. «L' argomento grosso è la firma del bilaterale sulla "Belt and Road Initiative" ma le ricadute più operative, con i singoli progetti, direi che matureranno nei prossimi mesi».' Below the article text, there are several 'Guarda Anche' (See also) sections with small images and headlines: 'Come fare 2.700€ a settimana con Amazon. Guarda il...', 'Un mese prima di essere colpito da un infarto, il tuo corpo...', 'Ecco i lavori più pagati da casa da fare anche solo con il...', and 'L'Hennebique torna a nuova vita: dal 30 marzo al via la manifestazione'. On the right side of the screenshot, there is a red promotional banner for 'coop ipercoop' with the text 'FINO AL 31 MARZO - SCEGLI TU -' and 'CLICCA QUI PER SCOPRIRE TUTTE LE OFFERTE'.

## Il progetto

### Hennebique, a fine mese parte il bando per la rinascita

*Publicato il 30 marzo dall' autorità portuale punta a dare una pluralità di funzioni allo storico manufatto*

Verrà pubblicato il 30 marzo per due mesi il bando predisposto dall' **Autorità di Sistema Portuale** per il recupero a usi urbani del silos Hennebique, l' imponente edificio storico un tempo destinato allo stoccaggio dei carichi di grano in arrivo nel porto di Genova e da anni in stato di abbandono.

Ieri nella sede della Regione è stata presentata la scheda tecnica relativa al fabbricato, costruito tra fine '800 e inizi del '900 accanto alla Stazione Marittima di Genova e tra i primi esempi di utilizzo di cemento armato.

Il programma di lavoro prevedeva un anno di attività di studio e ricerca per la definizione dei contenuti della Scheda Tecnica, che costituisce il documento fondamentale per poter operare su edifici soggetti al vincolo monumentale.

La scheda conterrà tutti gli elementi di conoscenza legati all' edificio destinati agli investitori per le valutazioni e le progettazioni, con l' indicazione delle destinazioni urbanistiche e delle effettive possibilità di intervento sulla struttura storica monumentale vincolata.

L' obiettivo è, dopo 50 anni di abbandono, dare nuova vita all' ex silos granario che, insieme all' atteso restyling di Ponte Parodi, si inserisce nel progetto di valorizzazione della parte antica del porto di Genova. Regione e Comune di Genova hanno già adottato la proposta di accordo di programma per la modifica delle destinazioni d' uso dell' edificio, ampliate ad attività alberghiera, commerciale, residenziale e servizi pubblici, compatibili con la posizione della struttura.

« Ci aspettiamo una discreta risposta del mercato grazie al lavoro che abbiamo fatto per oltre un anno con il lavoro di Regione, Comune e Soprintendenza e Università di Genova » dice il presidente dell' authority Paolo Signorni. « Abbiamo credo accumulato tutte le informazioni perché il mercato possa formulare proposte di investimento ragionevoli ».

Il soprintendente Vincenzo Tinè sottolinea che i vincoli attuali posti dalla Soprintendenza sull' Hennebique vedono la conservazione dell' involucro esterno con ampi margini per demolizioni all' interno, purché siano conservate le celle granarie, per ricordare la funzione originaria del manufatto.

Regione e Comune hanno adottato poi la proposta di accordo di programma per la modifica delle destinazioni d' uso dell' edificio, ampliate ad attività alberghiera, commerciale, residenziale e servizi pubblici. « L' Hennebique è un fabbricato eccezionale che abbiamo recentemente presentato al Mipim di Cannes - dice il presidente della Regione Giovanni Toti - Nel centro geometrico del Porto antico di Genova, a due passi dalla stazione marittima, dalla facoltà di Economia e Commercio, da Calata Santa Limbania può contribuire alla trasformazione complessiva dell' assetto del porto antico, insieme a Ponte Parodi ». « Oggi sappiamo esattamente cosa possiamo fare di Hennebique, come trattare questo immobile con regole chiare e quale destinazione d' uso ». « Stiamo lavorando - chiude Bucci - per regalare alla città un nuovo spazio. Oggi si compie un importante passo verso la realizzazione di un progetto che cambierà l' aspetto di una parte del fronte a mare della città ».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## Bando per il futuro dell' Hennebique

Presentata la scheda tecnica per l' edificio Hennebique, l' imponente silos granario di fine '800 a ponente della stazione marittima di Genova e in disuso da 50 anni. L' **Autorità** di **Sistema portuale**, proprietaria dell' edificio, sta predisponendo il bando e lo renderà pubblico dal 30 marzo per due mesi. L' obiettivo è il recupero ad usi urbani del fabbricato. Le stime filtrate parlano di possibili investimenti fino a 100 milioni per il solo restauro dell' edificio, con l' attesa che la concessione duri 90 anni. Il soprintendente Vincenzo Tinè ha sottolineato che i vincoli attuali posti dalla Soprintendenza sull' Hennebique vedono la conservazione dell' involucro esterno con ampi margini per demolizioni all' interno, purché siano conservate delle celle granarie, per ricordare la funzione originaria del manufatto. Regione e Comune hanno adottato la proposta di accordo di programma per la modifica delle destinazioni d' uso dell' edificio, ampliate a attività alberghiera, commerciale, residenziale e servizi pubblici.



## Hennebique, dal 30 marzo al via manifestazione di interesse

Genova - Ad un anno dall' accordo siglato tra Regione Liguria, Comune di Genova, **Autorità di Sistema portuale** di Genova, Dipartimento di Architettura dell' Università di Genova e Soprintendenza per i Beni Culturali ed il Paesaggio della Liguria è stata presentata oggi la scheda tecnica relativa all' edificio Hennebique in vista del bando che l' **Autorità di Sistema portuale**, proprietaria dell' edificio, sta predisponendo e renderà pubblico dal 30 marzo per due mesi, per il recupero ad usi urbani di questo importante fabbricato, tra i primi ad essere costruiti tra la fine dell' 800 e l' inizio de '900 con la tecnica del cemento armato. Il programma di lavoro prevedeva un anno di attività di studio e ricerca per la definizione dei contenuti della Scheda Tecnica, che costituisce il documento fondamentale per poter operare su edifici soggetti al vincolo monumentale. Edificio - Parallelamente a questa attività Regione e Comune di Genova hanno adottato la proposta di accordo di programma per la modifica delle destinazioni d' uso dell' edificio, ampliate ad attività alberghiera, commerciale, residenziale e servizi pubblici, compatibili con la posizione della struttura in questione. Nel centro del porto di Genova, direttamente affacciato sulla banchina di Santa Limbania, uno degli ultimi edifici da recuperare per completare il riuso e la riqualificazione di questa parte dell' antica città **portuale** già oggetto della trasformazione avvenuta in occasione della celebrazioni colombiane del 1992 e proseguita poi con altri eventi che hanno via via visto restituire ad uso della città antichi edifici portuali. Destinazioni urbanistiche - L' obiettivo è quello di fornire tutti gli elementi di conoscenza dell' edificio che possano essere utili agli investitori per progettare con sicurezza, sia per quanto riguarda le destinazioni urbanistiche che soprattutto le effettive possibilità di intervento sulla struttura storica monumentale vincolata, per farla rinascere a nuova vita dopo 50 anni di abbandono. Dal punto di vista urbanistico è stato attentamente valutato un insieme di funzioni urbane, da quelle per la ricettività turistica, i pubblici esercizi, le attività direzionali, i servizi pubblici, ed anche la residenza e le funzioni commerciali per esercizi di vicinato, in grado di rivitalizzare questa parte della città **portuale** che pochi conoscono e che non è stata ancora inglobata a causa dello stato di abbandono nella fruizione pubblica del porto antico, oggi meta quotidiana di elevati flussi turistici. Il recupero dell' Hennebique insieme a quello atteso da anni del Ponte Parodi costituiscono infatti gli elementi mancanti per la valorizzazione di tutto l' arco del Porto antico di Genova e, insieme alla trasformazione del quartiere fieristico di levante, disegnano la nuova immagine della città che dalla Foce fino alla Lanterna potrà recuperare interamente il suo affaccio sul mare. Mercato - «L' Hennebique è un fabbricato eccezionale che abbiamo recentemente presentato al MIPIM di Cannes - ha sottolineato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - Nel centro geometrico del Porto antico di Genova, a due passi dalla stazione marittima, dalla facoltà di Economia e Commercio, da Calata Santa Limbania può contribuire alla trasformazione complessiva dell' assetto del porto antico, insieme a Ponte Parodi. La trasformazione delle sue destinazioni d' uso possono contribuire a trasformarlo in vista della manifestazione di interesse che l' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale si sta apprestando a varare. Per noi oggi è un duplice successo per un' operazione che la città aspetta da decennio: da un lato aver avviato un dialogo importante tra le pubbliche amministrazioni e in più oggi sappiamo esattamente cosa possiamo fare di Hennebique, come trattare questo immobile con regole chiare e quale destinazione d' uso, un prerequisite fondamentale per andare sul mercato e trovare investitori e riqualificare un pezzo importante di quello che sta diventando il più importante porto crocieristico del Mediterraneo». Progetto - «Stiamo lavorando di concerto con Regione, **Autorità Portuale** e Soprintendenza per regalare alla città un nuovo spazio - ha dichiarato il sindaco di Genova Marco Bucci - In questi mesi abbiamo promesso di trasformare l' ex Silos Hennebique, ormai in decadenza da decenni, in un nuovo spazio da dedicare alla città e al turismo. Oggi si compie un altro importante passo verso la realizzazione di un progetto che cambierà l' aspetto di una parte del fronte a mare della città». "Grattacielo orizzontale - «Ringrazio tutti per il lavoro svolto in sinergia positiva tra Regione Liguria, Comune di Genova, Soprintendenza e con il dipartimento di Architettura e design dell' Università di Genova - ha ribadito il Presidente dell' **Autorità** del di





**Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini - Questa modalità ha prodotto un importante risultato di conoscenza del manufatto così che sia disponibile ai futuri investitori. Hennebique è stato definito recentemente da un operatore americano un grattacielo orizzontale. Noi abbiamo voluto pensare a una molteplicità di usi per l'edificio che potenzialmente è in grado per questo di attrarre capitali privati avvalendosi di una nuova flessibilità funzionale. Il mercato degli investitori avrà circa 40 mila mq di superficie disponibile, in posizione attrattiva vicino al centro città, all'Acquario, alla stazione marittima dove transitano oltre 4 milioni di passeggeri». Commercio - «Con questo anno di lavoro molto tecnico mettiamo finalmente un punto sulla parola Hennebique, per dire che adesso si possono ipotizzare interventi di sviluppo - ha sottolineato l'assessore regionale all'Urbanistica Marco Scajola - Vogliamo riempire l'area con attività produttive per dare posti di lavoro a Genova, la struttura esterna manterrà le sue caratteristiche storiche, ma avrà la possibilità di vedere sviluppare imprese e attività commerciali che diano possibilità di crescita e sviluppo, rivitalizzando una zona ad oggi abbandonata. Le nostre idee si confronteranno con gli operatori interessati ad investire sulla realtà. Fino ad oggi non era possibile intervenire su Hennebique per via anche dei numerosi vincoli, da ora, grazie al dialogo con la Soprintendenza i vincoli sono contenuti e vedremo le proposte che arriveranno». Utilizzo - «Un lavoro fatto di concertazione con tutti arrivando ad esiti molto positivi e a questo punto siamo pronti per lanciare il bando di gara e ricevere eventuali offerte per la concessione dell'edificio - ha concluso l'assessore comunale all'Urbanistica Simonetta Cenci - Con la variante fatta l'unico vincolo è il 10% della superficie ad utilizzo commerciale, tutto il resto sarà un utilizzo flessibile, quindi siamo pronti a ricevere idee e suggerimenti per l'utilizzo dell'edificio».

## Hennebique, dal 30 marzo via alle manifestazioni d' interesse per la riqualificazione

*Presentata la scheda tecnica dell' edificio: a disposizione degli investitori oltre 40mila metri quadrati da adibire ad attività turistiche, ricettive, commerciali e residenziali*

Al MiPim, il salone dell' immobiliare di Cannes, è stato uno dei cavalli di battaglia di Genova, e a un anno dall' accordo siglato tra Regione Liguria, Comune di Genova, **Autorità di Sistema portuale** di Genova, Dipartimento di Architettura dell' Università di Genova e Soprintendenza il futuro dell' ex silos Hennebique sembra ormai tracciato. In mattinata è stata infatti presentata la scheda tecnica, documento fondamentale per operare su edifici sottoposti a vincolo monumentale, svelata in vista del bando che l' **Autorità di Sistema portuale**, proprietaria dell' edificio, sta predisponendo e renderà pubblico dal 30 marzo per due mesi: l' obiettivo è recuperare l' edificio adibendolo a usi urbani, mantenendone allo stesso tempo l' identità. La riqualificazione è possibile anche grazie all' accordo tra Regione e Comune, che consente la modifica delle destinazioni d' uso dell' edificio: all' interno dell' Hennebique potranno sorgere attività alberghiere, commerciali, servizi pubblici o residenziali, a patto che siano compatibili con la posizione di una struttura storica, rimasta in coda agli interventi effettuati in zona **portuale** durante i lavori per le celebrazioni colombiane, nel 1992. I vincoli da rispettare sono in grado parte posti dalla Soprintendenza: l' edificio dovrà mantenere la facciata esterna e parte dei silos che lo identificano in maniera inequivocabile, mentre la parte posteriore e alcuni interni potranno essere modificate e demolite. Il 10% degli spazi, e dunque 4.100 metri quadrati su 44.100, saranno destinati ai negozi, il resto invece non ha invece a oggi destinazioni d' uso obbligatorie. L' investimento necessario alla riqualificazione si aggira intorno ai 70-100 milioni di euro, e la scheda tecnica è finalizzata a fornire ai potenziali investitori un conoscenza approfondita dell' edificio per poter poi intervenire in maniera mirata. Dal punto di vista urbanistico è stato attentamente valutato un insieme di funzioni urbane, da quelle per la ricettività turistica, i pubblici esercizi, le attività direzionali, i servizi pubblici, ed anche la residenza e le funzioni commerciali per esercizi di vicinato, in grado di rivitalizzare questa parte della città **portuale** che pochi conoscono e che non è stata ancora inglobata a causa dello stato di abbandono nella fruizione pubblica del porto antico, oggi meta quotidiana di elevati flussi turistici. «L' Hennebique è un fabbricato eccezionale che abbiamo recentemente presentato al MiPim di Cannes - ha detto il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - Nel centro geometrico del Porto antico di Genova, a due passi dalla stazione marittima, dalla facoltà di Economia e Commercio, da Calata Santa Limbania può contribuire alla trasformazione complessiva dell' assetto del porto antico, insieme a Ponte Parodi. La trasformazione delle sue destinazioni d' uso possono contribuire a trasformarlo in vista della manifestazione di interesse che l' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale si sta apprestando a varare. Per noi oggi è un duplice successo per un' operazione che la città aspetta da decennio: da un lato aver avviato un dialogo importante tra le pubbliche amministrazioni e in più oggi sappiamo esattamente cosa possiamo fare di Hennebique, come trattare questo immobile con regole chiare e quale destinazione d' uso, un prerequisito fondamentale per andare sul mercato e trovare investitori e riqualificare un pezzo importante di quello che sta diventando il più importante porto crocieristico del Mediterraneo» «Stiamo lavorando di concerto con Regione, **Autorità Portuale** e Soprintendenza per regalare alla città un nuovo spazio - ha aggiunto il sindaco di Genova Marco Bucci - In questi mesi abbiamo promesso di trasformare l' ex Silos Hennebique, ormai in decadenza da decenni, in un nuovo spazio da dedicare alla città e al turismo. Oggi si compie un altro importante passo verso la realizzazione di un progetto che cambierà l' aspetto di una parte del fronte a mare della città».



# Il futuro di Hennebique, parla il Soprintendente: "Sarà demolito il 70% degli interni"

FABRIZIO CERIGNALE

Una superficie di oltre 40mila m2 il 10% dei quali destinati ad attività commerciali. Sono questi alcuni dei punti della scheda tecnica preparata per Hennebique, l'imponente edificio di fine '800 che si affaccia sul porto di **genova**. La scheda è stata preparata in vista del bando pubblico. di Fabrizio Cerignale.

The screenshot shows the article page on the website. At the top, there is a navigation bar with the site logo and various menu items. Below the navigation bar, the article title is displayed in a large font. A video player is embedded in the article, showing a view of the Hennebique building in Genoa. To the right of the video player, there is a text box with a summary of the article. Below the video player, there is a section for 'ALTRI VIDEO DA EDIZIONE GENOVA' with a 'Tutti' button. At the bottom of the page, there is a sidebar with RSS feeds for various categories and a search bar.

## Recupero dell' Hennebique, Genova ci riprova

GIORGIO CAROZZI

Genova - È stata presentata oggi la scheda tecnica relativa all' edificio Hennebique, l' imponente silos granario di fine 800 a ponente della stazione marittima di Genova e in disuso da 50 anni. L' **Autorità** di **Sistema portuale**, proprietaria dell' edificio, sta predisponendo il bando e lo renderà pubblico dal 30 marzo per due mesi. L' obiettivo è il recupero ad usi urbani del fabbricato. Le stime filtrate nel corso della presentazione alla stampa parlano di possibili investimenti fino a 100 milioni per il solo restauro dell' edificio, con l' attesa che la concessione duri 90 anni. «Ci aspettiamo una discreta risposta del mercato grazie al lavoro che abbiamo fatto per oltre un anno con il lavoro di Regione, Comune e Soprintendenza e Università di Genova», ha detto il presidente dell' Authority di Genova Paolo Emilio Signorini. «Abbiamo credo accumulato tutte le informazioni perché il mercato possa formulare proposte di investimento ragionevoli». Il soprintendente Vincenzo Tiné ha sottolineato che i vincoli attuali posti dalla Soprintendenza sull' Hennebique vedono la conservazione dell' involucro esteriore con ampi margini per demolizioni all' interno, purchè siano conservate delle celle granarie, per ricordare la funzione originaria del manufatto. Regione e Comune di Genova hanno adottato poi la proposta di accordo di programma per la modifica delle destinazioni d' uso dell' edificio, ampliate ad attività alberghiera, commerciale, residenziale e servizi pubblici. «L' Hennebique è un fabbricato eccezionale che abbiamo recentemente presentato al Mipim di Cannes - ha sottolineato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti -

Nel centro geometrico del Porto antico di Genova, a due passi dalla stazione marittima, dalla facoltà di Economia e Commercio, da Calata Santa Limbania può contribuire alla trasformazione complessiva dell' assetto del porto antico, insieme a Ponte Parodi». «Per noi oggi è un duplice successo per un' operazione che la città aspetta da decennio», ha sottolineato. «Oggi sappiamo esattamente cosa possiamo fare di Hennebique, come trattare questo immobile con regole chiare e quale destinazione d' uso, un prerequisito fondamentale per andare sul mercato e trovare investitori e riquilibrare un pezzo importante di quello che sta diventando il più importante porto crocieristico del Mediterraneo». «Stiamo lavorando - ha detto Bucci - per regalare alla città un nuovo spazio. Oggi si compie un importante passo verso la realizzazione di un progetto che cambierà l' aspetto di una parte del fronte a mare della città».



## Genova, Amico pronto a investire 33 milioni per il mega-polo degli yacht

ALBERTO QUARATI

Genova - «Il futuro porticciolo avrà standard qualitativi superiori ai più rinomati scali turistici europei, con tutti i servizi necessari: dalle officine ai negozi per ogni tipo di approvvigionamento. Tutto a portata di pochi metri, come nemmeno a Cannes...». Così Andrea Pieracci, allora direttore tecnico dell' **Autorità portuale** di Genova, il 5 gennaio 2003, presentando il progetto della nuova Darsena nautica. La storia non è andata così: oltre 16 anni e 42 milioni di euro più tardi, la Darsena è rimasta un' area fantasma della città, popolata durante il del Salone nautico, semi-deserta le altre 51 settimane dell' anno. La settimana prossima il Tribunale amministrativo regionale si esprimerà sull' ennesimo ricorso che pende su questi 100 mila metri quadrati di porto: Ucina contro l' **Autorità** di **sistema portuale**, cui è contestato l' affidamento in concessione, deciso a luglio 2018, della parte Sud (il 60% dell' area) per 20 anni ai cantieri di riparazione yacht Amico & Co., e della parte Nord (il 40%) alla stessa Confindustria Nautica. Amico ha preso in consegna le aree lo scorso dicembre con un atto temporaneo, e ieri ha annunciato che qualunque sarà il verdetto del Tar, andrà avanti con gli investimenti cui sarebbe vincolata la futura concessione, con l' obiettivo di mettere Genova al pari degli altri poli (Barcellona, La Ciotat) della riparazione yacht nel Mediterraneo, mare dove si concentra tra il 50 e il 70% globale di questo tipo di barche. Dunque, cinque milioni sulla Darsena e 27 per lo "ship lift" che servirà a potenziare il vicino cantiere di riparazione yacht, che muove una filiera di 40 aziende per 700 lavoratori. Soldi cui si potrebbero aggiungere (ma qui pende un ricorso in Consiglio di Stato, responso a luglio) 11,5 milioni nel caso in cui ad Amico (in cordata con Fincantieri e San Giorgio) venisse assegnata la gestione dei bacini carenaggio. «Vogliamo aprire la Darsena alla città, realizzando un Marina - dice Alberto Amico, presidente dei cantieri - ormeggi per gli yacht in riparazione da noi, ma anche per barche in transito a Genova durante l' estate, come a Marina Aeroporto o al Porto Antico, ma senza vendita di posti fissi. Intorno, i servizi dedicati alla nautica e agli equipaggi, e poi palestre, bar, ristoranti. Io sogno anche un parcheggio sotterraneo. Sempre con l' impegno di spostare le barche nei 50 giorni intorno al Salone. A Monaco e Cannes queste operazioni si fanno in 20, vedremo se col tempo riusciremo a ridurre le tempistiche. Per il primo lotto di lavori investiremo 3,2 milioni di euro: banchina, pontile fisso, elettrificazione, contiamo entro ottobre. Poi presenteremo un progetto per l' infrastrutturazione a terra: abbiamo avviato una collaborazione con lo Yacht Club e cerchiamo altri che vorranno investire con noi nel nostro progetto di Megayacht Hub». Niccolò Reggio, numero uno dello Yci conferma l' alleanza: il progetto del Waterfront non prevede più lo spostamento della sede, tra club e Riparazioni sono caduti antichi conflitti: anzi la Darsena, ricorda Reggio, ospiterà gli equipaggi della Coppa del Mondo di Vela. Contestano invece il progetto il comitato Porto aperto (residenti di Carignano, che temono che alla fine in Darsena arriveranno solo altri capannoni) e il MoVimento 5 Stelle che la scorsa settimana ha sollevato obiezioni sulla procedura di affidamento ad Amico, ma su cui ieri l' Adsp ha garantito di aver seguito le procedure previste dal codice della Navigazione. Amico tentò già nel 2006 di presentare un progetto per valorizzare la Darsena, poi respinto. L' attuale piano risale a novembre 2016.

Informazione  
Questo sito e gli strumenti legati di questo sito utilizzano i cookie necessari al funzionamento ed altri per finalità statistiche e/o pubblicitarie. Per una gestione di più e di meglio il consenso a tutti e ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).  
Chiedendo questo banner, accettando questa pagina, cliccando su un link e proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

HOME SHIPYARD & OFFSHORE MARITIME INNOVATION MEDIA & MARKETING GREENECONOMY

News & Cronaca | Approfondimenti | Guide & Temi | Techlog

SHIPYARD & OFFSHORE

### Genova, Amico pronto a investire 33 milioni per il mega-polo degli yacht

Genova - «La Darsena nautica deve diventare una marina e aprirsi alla città. Ma ora cerchiamo qualcuno che voglia scommettere sull'area insieme a noi».

ALBERTO QUARATI, MARZO 20, 2019

Condividi | Facebook | Twitter | LinkedIn

Genova - Il futuro porticciolo avrà standard qualitativi superiori ai più rinomati scali turistici europei, con tutti i servizi necessari: dalle officine ai negozi per ogni tipo di approvvigionamento. Tutto a portata di pochi metri, come nemmeno a Cannes... Così Andrea Pieracci, allora direttore tecnico dell'Autorità portuale di Genova, il 5 gennaio 2003, presentando il progetto della nuova Darsena nautica.

La storia non è andata così: oltre 16 anni e 42 milioni di euro più tardi, la Darsena è rimasta un'area fantasma della città, popolata durante il del Salone nautico, semi-deserta le altre 51 settimane dell'anno. La settimana prossima il Tribunale amministrativo regionale si esprimerà sull'ennesimo ricorso che pende su questi 100 mila metri quadrati di porto: Ucina contro l'Autorità di sistema portuale, cui è contestato l'affidamento in concessione, deciso a luglio 2018, della parte Sud (il 60% dell'area) per 20 anni ai cantieri di riparazione yacht Amico & Co., e della parte Nord (il 40%) alla stessa Confindustria Nautica. Amico ha preso in consegna le aree lo scorso dicembre con un atto temporaneo, e ieri ha annunciato che qualunque sarà il verdetto del Tar, andrà avanti con gli investimenti cui sarebbe vincolata la futura concessione, con l'obiettivo di mettere Genova al pari degli altri poli (Barcellona, La Ciotat) della riparazione yacht nel Mediterraneo, mare dove si concentra tra il 50 e il 70% globale di questo tipo di barche. Dunque, cinque milioni sulla Darsena e 27 per lo "ship lift" che servirà a potenziare il vicino cantiere di riparazione yacht, che muove una filiera di 40 aziende per 700 lavoratori. Soldi cui si potrebbero aggiungere (ma qui pende un ricorso in Consiglio di Stato, responso a luglio) 11,5 milioni nel caso in cui ad Amico (in cordata con Fincantieri e San Giorgio) venisse assegnata la gestione dei bacini carenaggio. «Vogliamo aprire la Darsena alla città, realizzando un Marina - dice Alberto Amico, presidente dei cantieri - ormeggi per gli yacht in riparazione da noi, ma anche per barche in transito a Genova durante l'estate, come a Marina Aeroporto o al Porto Antico, ma senza vendita di posti fissi. Intorno, i servizi dedicati alla nautica e agli equipaggi, e poi palestre, bar, ristoranti. Io sogno anche un parcheggio sotterraneo. Sempre con l'impegno di spostare le barche nei 50 giorni intorno al Salone. A Monaco e Cannes queste operazioni si fanno in 20, vedremo se col tempo riusciremo a ridurre le tempistiche. Per il primo lotto di lavori investiremo 3,2 milioni di euro: banchina, pontile fisso, elettrificazione, contiamo entro ottobre. Poi presenteremo un progetto per l'infrastrutturazione a terra: abbiamo avviato una collaborazione con lo Yacht Club e cerchiamo altri che vorranno investire con noi nel nostro progetto di Megayacht Hub». Niccolò Reggio, numero uno dello Yci conferma l'alleanza: il progetto del Waterfront non prevede più lo spostamento della sede, tra club e Riparazioni sono caduti antichi conflitti: anzi la Darsena, ricorda Reggio, ospiterà gli equipaggi della Coppa del Mondo di Vela. Contestano invece il progetto il comitato Porto aperto (residenti di Carignano, che temono che alla fine in Darsena arriveranno solo altri capannoni) e il MoVimento 5 Stelle che la scorsa settimana ha sollevato obiezioni sulla procedura di affidamento ad Amico, ma su cui ieri l'Adsp ha garantito di aver seguito le procedure previste dal codice della Navigazione. Amico tentò già nel 2006 di presentare un progetto per valorizzare la Darsena, poi respinto. L'attuale piano risale a novembre 2016.

TAO  
News & Cronaca | Approfondimenti | Guide & Temi | Techlog

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE  
EY  
CANNON DESIGN  
EY  
CANNON DESIGN

SHIPPING MOVEMENTS

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE  
EY  
CANNON DESIGN

TIM Schede Flotta  
CONNECTING EU



### Carico eccezionale al Terminal del Golfo

LA SPEZIA È stata Master Project, società del Gruppo Tarros, a gestire le operazioni di trasporto e imbarco presso il Terminal del Golfo del magnete prodotto da ASG Superconductors. Il magnete, dal peso lordo di oltre 200 tonnellate, è un elemento fondamentale per la realizzazione della centrale ITER che è in corso di costruzione in Francia. La complessa operazione è stata coordinata dagli uomini del Terminal del Golfo. Più di 20 gli uomini impiegati, 2 carrelli SPMT e numerosi mezzi di assistenza con due gru di ultima generazione che hanno simultaneamente alzato e poi posizionato in stiva il prezioso carico. Paolo Pellegrini, amministratore delegato di Master Project: ha commentato: Si tratta di una serie di dieci imbarchi eccezionali, che stanno rendendo Master un'azienda leader nel settore di trasporto di superconduttori con competenze tecniche e specializzazioni di alto livello, non frequenti nel settore del project cargo. Fondato nel 1828 il Gruppo Tarros offre un servizio nel trasporto di merce DOOR TO DOOR su misura, coordinando un network logistico integrato e complesso, gestito con le migliori tecnologie disponibili. Tarros è un'azienda leader nella logistica delle merci: presente in tutto il Mar Mediterraneo è in grado di offrire un sistema efficiente, modulare e smart, in tutte le fasi del trasporto e della logistica integrata.



## Romagna Acque difende la scelta della nuova società

Il presidente Bernabè ha illustrato ieri il progetto Bocciaura da parte delle opposizioni in consiglio

GAETANO FOGGETTI

FORLÌ Netta la distinzione tra i favorevoli e i contrari alla nascita di "Acqua Ingegneria Srl": la nuova società voluta da Romagna Acque «per incentivare e rendere più efficaci - sottolinea il presidente Tonino Bernabè - le politiche idriche per il futuro».

La commissione Per spiegarne gli scopi lo stesso Bernabè sta presentando la nuova "creatura" ai 56 Comuni coinvolti territorialmente, ovvero il bacino della Società delle Fonti, e la stessa cosa ha fatto ieri inter venendo alla commissione consiliare che doveva proprio valutare la delibera relativa affiancato dal direttore generale Andrea Gambi e alla presenza del sindaco Davide Drei edel direttore generale del Comune Vittorio Severi.

Le finalità «I cambiamenti climatici ci impongono strategie che possano garantire anche in futuro l' apporto idrico necessario per un territorio come il nostro dove vivono 1 milione 100mila abitanti, in netto aumento durante la stagione estiva, e che richiede 115 milioni di metri cubi d' acqua all' anno - sottolinea il presidente -. Se negli anni '80 si decise di costruire la diga di Ridracoli, soprattutto per volontà dell' allora sindaco di Forlì Giorgio Zanni boni, anche oggi - alla luce dei sempre più frequenti periodi di siccità- abbiamo il dovere di pensare ad alternative che completino la rete che vede già, oltre la diga, il Cer e le falde. Per far questo, riteniamo sia necessario dotarsi di una struttura interna, "Acqua Ingegneria", che ci dia la capacità di ideare e condurre in porto pro getti e accelerare i relativi investimenti». La società "in house" sarebbe partecipata dall' **Autorità portuale** di Ravenna, Romagna Acque e dai soci di questa che vorranno aderire e pescherebbe a piene mani, per reclutare 9 ingegneri, all' interno di "Sapir Engineering", società di progettazione del porto di Ravenna.

Sullo sfondo l' eventuale realizzazione di nuovi invasi su cui, assicura Bernabè, «non ci sono decisioni già prese» maverso i quali «non ci sono neanche preclusioni ideologiche».

Le critiche Ed è proprio richiamando la costruzione di dighe e sbarramenti che Daniele Avolio (Lega), Daniele Vergini e Simone Benini (5 Stelle) accusano «Romagna Acque di farsi carico di politiche idriche che competono alla Regione»; così come puntano il dito sulla «sostanziale inutilità della nuova società» aversando totalmente la scelta di ulteriori invasi. «Non sono contemplati nel piano della Regione - ricorda Vergini - e poi è venuta meno la consultazione pubblica sul progetto, richiesta invece dalla legge». «Siamo contrari nel merito e nel metodo - conclude Lauro Biondi (Forza Italia)-per questo voteremo contro».



INFRASTRUTTURE

## Passante di Bologna verso lo sblocco Ok anche a Sassuolo-Campogalliano

*Il ministero ha illustrato quattro ipotesi progettuali alternative Savorani: bretella fondamentale per il distretto ceramico*

Ilaria Vesentini

Il ministero delle Infrastrutture ha dato ieri il suo placet alla realizzazione della Campogalliano-Sassuolo, dopo un'ulteriore analisi costi-benefici con esito positivo, e sbloccato l'impasse sul Passante di Bologna presentando soluzioni progettuali di compromesso che mettono tutti d'accordo.

Sono due risultati affatto scontati quelli che le istituzioni dell'Emilia-Romagna si sono portate a casa dalla riunione di ieri mattina a Roma con il ministro Danilo Toninelli e il suo staff tecnico, complice la mobilitazione collettiva che il 9 marzo scorso ha visto riunite a Bologna tutte le forze politiche, imprenditoriali e sindacali della via Emilia per chiedere al Governo di liberare i 2,5 miliardi di euro di investimenti già stanziati per le tre opere strategiche nel crocevia più trafficato d'Italia: Passante di Bologna, bretella Campogalliano-Sassuolo e autostrada regionale Cispadana. Per quanto riguarda il Passante, il ministero ha illustrato quattro ipotesi progettuali alternative, di cui due con il miglior rapporto costi-benefici, tra le quali ora gli stakeholder sul territorio dovranno individuare il progetto definitivo. «Un'ipotesi prevede il potenziamento della sola tangenziale a tre corsie con corsia di emergenza, l'altra - spiega la nota del Mit - il potenziamento dell'A14 a tre corsie con emergenza e l'utilizzo della terza corsia di marcia sulla tangenziale con piazzole ed extra spazi garantiti da svincoli ravvicinati». Entrambe le ipotesi ridurrebbero dal 35 al 42% il consumo del suolo rispetto al progetto originario, migliorando il traffico e senza risparmiare su sicurezza e barriere antirumore, e con un minor costo di circa 120 milioni di euro, rispetto ai 715 milioni messi a budget. «È molto importante - afferma il sindaco di Bologna, Virginio Merola - che sia stata fatta salva la procedura di Via, senza quindi azzeramento dei tempi e la disponibilità del ministro a impiegare i risparmi derivanti dalle nuove soluzioni in ulteriori interventi di mitigazione ambientale nelle aree interessate dal Passante». Regione, Comune di Bologna e Città Metropolitana si prendono ora «pochi giorni» per formulare il loro parere, con l'impegno di Toninelli a convocare poi celermente la Conferenza dei servizi.

Un plauso arriva anche da Confindustria Ceramica per l'esito positivo dell'analisi costi benefici sulla Bretella Campogalliano-Sassuolo, i cui risultati dovrebbero essere diffusi oggi sul sito del Mit, in vista del timbro ufficiale sul progetto esecutivo. «Un passaggio - afferma il presidente Giovanni Savorani - che elimina anche l'ultimo ostacolo alla realizzazione dell'opera, il cui iter si era peraltro già concluso a luglio 2018». La bretella - 15 km di autostrada tra A1 e A22 e oltre 11 km di viabilità ordinaria con il raddoppio della via Emilia tra Modena e Marzaglia e la nuova circosollazione di Rubiera - prevede un investimento di 506 milioni di euro per riqualificare la rete di collegamenti verso il Brennero, lo scalo merci ferroviario di Marzaglia e quindi il **porto di Ravenna**, rete indispensabile alla competitività di un distretto che vive per oltre l'80% di export.

«È importante che non si perda altro tempo affinché nell'estate del 2022 l'intero sistema possa venire aperto al traffico. Il raddoppio della Pedemontana a Sassuolo, nel punto di innesto dell'autostrada, rappresenterà il necessario completamente all'intero sistema viario», aggiunge Savorani. «Se i lavori sono fermi da 17 anni non è certo a causa di questo Governo - rimarca il Mit - l'ulteriore analisi costi-benefici non ha comportato alcun blocco o ritardo dei lavori».

Per la Cispadana - autostrada tra Reggio Emilia e Ferrara di 67 km per unire A22 e A13 - la competenza resta in capo alla Regione. «Abbiamo colto l'occasione dell'incontro a Roma - precisa il governatore dell'Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini - per sollecitare lo sblocco del rinnovo della concessione, di fronte a un'opera strategica per cui siamo pronti a fare la nostra parte».







## I giornali cinesi: "Ravenna sulla Via della Seta" |


Lo scrive il il South China Morning Post. Citati anche i porti di Genova, Trieste e Palermo

19 Marzo 2019 - Pechino - Sono quattro i porti italiani che potrebbero ricevere nuovi investimenti nell'ambito della Via della Seta, mega progetto cinese che prevede miliardi di investimenti. Si tratterebbe di Genova, Palermo, Trieste e Ravenna. E' quanto afferma oggi il South China Morning Post, citando fonti diplomatiche. Durante la visita dei prossimi giorni in Italia del presidente Xi Jinping, verrà firmato un memorandum d'intesa per la partecipazione italiana all'iniziativa per l'avvio della nuova Via della Seta sulla base di progetti infrastrutturali nell'Eurasia. Per il porto di Genova dovrebbe essere firmato un accordo di cooperazione con la China Communications Construction Company (CCCC). Nel weekend, poi, Xi sarà a Palermo e il porto del capoluogo siciliano potrebbe essere nel mirino dei cinesi. Gli altri due porti di cui parla il South China Morning Post sono Trieste e Ravenna. Nel capoluogo giuliano è già stata sottoscritta un'intesa con Cosco, compagnia cinese. A Ravenna si è insediata la base europea di Cmit, colosso cinese con porti, navi e banche in portafoglio.

21/03/2019 | I giornali cinesi: "Ravenna sulla Via della Seta" | PortoRavennaNews

### I giornali cinesi: "Ravenna sulla Via della Seta"

Lo scrive il il South China Morning Post. Citati anche i porti di Genova, Trieste e Palermo



19 Marzo 2019 - Pechino - Sono quattro i porti italiani che potrebbero ricevere nuovi investimenti nell'ambito della Via della Seta, mega progetto cinese che prevede miliardi di investimenti. Si tratterebbe di Genova, Palermo, Trieste e Ravenna.

E' quanto afferma oggi il South China Morning Post, citando fonti diplomatiche. Durante la visita dei prossimi giorni in Italia del presidente Xi Jinping, verrà firmato un memorandum d'intesa per la partecipazione italiana all'iniziativa per l'avvio della nuova Via della Seta sulla base di progetti infrastrutturali nell'Eurasia. Per il porto di Genova dovrebbe essere firmato un accordo di cooperazione con la China Communications Construction Company (CCCC). Nel weekend, poi, Xi sarà a Palermo e il porto del capoluogo siciliano potrebbe essere nel mirino dei cinesi.

Gli altri due porti di cui parla il South China Morning Post sono Trieste e Ravenna. Nel capoluogo giuliano è già stata sottoscritta un'intesa con Cosco, compagnia cinese. A Ravenna si è insediata la base europea di Cmit, colosso cinese con porti, navi e banche in portafoglio. [1](#)

<https://www.portoravenna.com/colore/14031-giornali-cinesi-Ravenna-sulla-Via-della-Seta>
1/1

# Il Tirreno (ed. Viareggio)

Marina di Carrara

la spiaggia che se ne va

## Ripascimento con la sabbia di Viareggio Ma non se ne parla prima di ottobre

*I lavori dovrebbero essere appaltati entro un mese. E sul Lavello il sindaco Persiani: area critica. Cittadini scontenti*

Benedetta BianchiMASSA. Terminata la stagione estiva, ad ottobre partiranno i lavori di ripascimento sulla costa di Ronchi Poveromo; circa 750 metri di litorale in cui saranno depositati, come stabilito da Regione Toscana ed enti interessati, 4.000 metri cubi di ghiaia e 10.000 metri cubi di spiaggia che sarà prelevata dall' area esterna del porto di Viareggio.

La gara, da oltre 2 milioni di euro, è in corso e, probabilmente, entro un mese i lavori saranno appaltati. Troppo a ridosso della stagione balneare però, quindi, tutto rimandato in autunno. E per l' aprile del 2020 saranno conclusi.

La conferma è stata data martedì mattina, nel corso di un incontro tra l' assessore regionale all' Ambiente Federica Fratoni e i tecnici di Regione Toscana, i sindaci, gli assessori e i tecnici dei comuni di Massa, Montignoso, Forte dei Marmi e Lido di Camaiore. Presente anche il professor Mauro Rosi dell' università di Pisa e membro del team Coste che presentò uno studio sui possibili interventi di riqualificazione della costa.

Tutti gli amministratori hanno concordato sul fatto che però questo ripascimento, seppure sostanzioso nei numeri, non possa essere la soluzione definitiva, ma ci sia bisogno di una sorta di programmazione per le future stagioni e, soprattutto, senza quei materiali che non sono mai appartenuti alla costa apuana. Come la ghiaia, appunto. Anche se in questo caso si parla di un 4% utile a "trattenere" la sabbia in caso di mareggiate. L' intenzione, come anche sottoscritto in un documento dai sindaci della costa apuoversiliense, è quella di «una manutenzione costante nel tempo per riportare la sabbia fine - ha confermato il sindaco Francesco Persiani al termine dell' incontro - senza altri materiali che non rispetterebbero la nostra costa».

«Dobbiamo creare un sistema di gestione della costa - ha riferito Enrico Ghiselli, assessore all' Ambiente di Forte dei Marmi - quindi ci vuole un impegno attivo di tutti gli enti, Regione Toscana, **Autorità portuale** ed operatori del settore e ci rivedremo di nuovo a maggio per fare il punto; l' obiettivo è il coordinamento tra gli enti e in sinergia con i balneari». Chi vincerà la gara di appalto poi si incontrerà con i tecnici delle varie amministrazioni per eventuali aggiustamenti al progetto. Soddisfatto il sindaco Persiani, accompagnato dall' assessore ai lavori pubblici Marco Guidi, perché «abbiamo voluto fortemente questo incontro con l' assessore Fratoni che ha recepito gli input».

Sempre ieri mattina, si è tenuto un altro incontro sulla questione Lavello con l' assessore regionale, Gaia, Arpat, il consorzio di bonifica e gli amministratori di Massa, Carrara e Montignoso.

Il sindaco Persiani è stato chiaro: «L' area è critica e la questione non è più gestibile né sostenibile e anche dall' incontro con i cittadini di Alteta (lunedì pomeriggio) è emerso molto scontento e preoccupazione».

I vertici e tecnici di Gaia spa, venerdì scorso, hanno presentato lo stato di avanzamento dei lavori sul depuratore sotto sequestro, sia quelli indicati dalla procura sia quelli eseguiti dalla stessa società e che dovrebbero terminare entro maggio prossimo.

Il sindaco Persiani, assieme all' assessore di Carrara Sarah Scaletti, si sono detti preoccupati «perché la situazione deve essere monitorata in attesa di una soluzione definitiva; la Regione ha recepito la nostra sollecitazione e ci invierà un accordo per costituire un tavolo tecnico per verifiche costanti a partire da maggio».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.





# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

lezioni sulle banchine

## Porto, realtà commerciale da far conoscere ai ragazzi

*Autorità di Sistema e Comune hanno firmato un accordo di collaborazione per la realizzazione di progetti diretti alle scuole e alla cittadinanza*

PIOMBINO. Il porto come realtà economica e ambientale fondamentale e patrimonio comune del territorio. L' **Autorità Portuale** e il Comune di Piombino hanno firmato un accordo di collaborazione per la realizzazione di progetti diretti alle scuole e alla cittadinanza.

Dal 2011 infatti il Comune promuove progetti di educazione ambientale nelle scuole primarie e secondarie del territorio. l' obiettivo è quello di promuovere buone pratiche per acquisire la conoscenza e la consapevolezza delle caratteristiche ambientali della nostra area.

«In questo ambito - commenta l' assessore alla pubblica istruzione Margherita Di Giorgi - il porto commerciale di Piombino rappresenta una realtà importante nella storia del nostro Comune e nella prospettiva del futuro economico e sociale, che merita sicuramente di essere oggetto di conoscenza e di approfondimento. L' accordo ha quindi l' obiettivo anche di instaurare un rapporto di collaborazione tra i due enti per promuovere il territorio a partire dalla sua conoscenza». Per l' anno scolastico in corso, le scuole di Piombino potranno partecipare al progetto "Porto Aperto", proposto dall' **Autorità portuale** di **sistema** e giunto quest' anno alla XII edizione.

Prevedendo la compartecipazione tra i due enti alla spesa di trasporto delle classi che visiteranno il porto. Nel dettaglio, il Comune si impegna a realizzare il progetto di educazione ambientale in 7 classi della scuola media "Guardi" di Piombino e a sostenere il costo del trasporto delle 7 classi per la visita al porto commerciale della città. **Autorità portuale** e Comune si impegnano inoltre ad attivare rapporti di collaborazione per la promozione sul territorio delle rispettive attività.

**Porto, realtà commerciale da far conoscere ai ragazzi**  
Autorità di Sistema e Comune hanno firmato un accordo di collaborazione per la realizzazione di progetti diretti alle scuole e alla cittadinanza

**L'educazione ambientale nelle scuole**  
L'educazione ambientale nelle scuole primarie e secondarie del territorio di Piombino è un progetto promosso dal Comune e dalla Autorità Portuale...

**Dal pannello solare nel giardino dell'Ipsia l'acqua calda a scuola**  
Un pannello solare nel giardino dell'Istituto Piombino ha permesso di produrre acqua calda per le classi...



# Ecologia, economia e lavoro: un' equazione irrinunciabile

Nell' ambito del fridayforfuture, venerdì scorso si è celebrato lo sciopero globale per il futuro, il cosiddetto Climate Strike. Se una sedicenne svedese è assurda in poche settimane a leader mondiale delle politiche ecosostenibili, davvero noi adulti non abbiamo più alibi; chi governa il Paese, chi amministra le città, chi crea lavoro non può più prescindere, nei processi decisionali, dalla valutazione dell' impatto delle proprie azioni sull' ambiente. L' ambiente non è più un tema: è il tema. A maggior ragione se oggi, e sempre più domani l' ecologia sarà indissolubilmente legata all' economia ed al lavoro. I posti di lavoro che tutti invocano potranno essere creati sempre più nell' ambito della Blue&Green Economy. Prendiamo la cosiddetta Crescita Blu e le sue incredibili opportunità di sviluppo pulito per una città portuale come **Ancona**; pensiamo a tutte le attività che utilizzano il mare, la costa, i fondali come risorse per attività industriali e per lo sviluppo di servizi: acquacoltura, pesca, biotecnologie marine, turismo marittimo, costiero e di crociera, trasporto marittimo a medio e lungo raggio, **porto** e cantieri, **porto** turistico e nautica da diporto, logistica, energie marine rinnovabili, difesa della costa, il tutto in ottica sostenibile. Il mare è, e sempre più sarà, motore economico del nostro territorio come dell' Europa: nel 2012 la Commissione Europea stimava in 5,4 milioni i posti di lavoro generati dall' Economia Blu, con un valore aggiunto lordo di quasi 500 miliardi di euro all' anno. La tecnologia sottomarina e la videosorveglianza consentono oggi di svolgere attività impossibili solo pochi anni fa; una attenta pianificazione dello spazio marittimo e portuale garantisce certezza giuridica alle imprese che vogliono investire (pensiamo all' imminente Piano Regolatore del **porto**), così come un sistema di condivisione delle informazioni da parte delle Autorità portuali ridurrà sempre più i costi ed i rischi per le imprese del settore marittimo. La tutela dell' ambiente marino potrebbe costituire una formidabile leva scientifica ed occupazionale per la nostra prestigiosa facoltà universitaria di Biologia marina.

La domanda di prodotti ittici di qualità, freschi, biologici (acquacoltura) è in rapida crescita rispetto ai prodotti asiatici di bassa qualità; il turismo (marittimo, costiero e di crociera) è in forte crescita: nel 2018 nel **porto** di **Ancona** sono transitati 1,2 milioni di passeggeri. Alcune aree industriali portuali dismesse vengono riconvertite con impianti fotovoltaici per produrre milioni di kw/h di energia e risparmiare tonnellate di CO2 ogni anno. E veniamo all' Economia verde, alla base di uno sviluppo sostenibile in grado di assicurare benessere e qualità, con un ruolo decisivo per la transizione verso le green city perché mira a trasformare le sfide ambientali in nuove opportunità.

Puntare sulla green economy significa valorizzare la qualità urbanistica ed architettonica e puntare alla rigenerazione, invece che al consumo di suolo, quindi accelerare gli interventi di riqualificazione energetica e sismica di edifici, programmare e realizzare una rigenerazione urbana sugli edifici in abbandono e degradati presenti nel tessuto urbano, completare le bonifiche dei siti contaminati e realizzare un programma di interventi per la riduzione del rischio idrogeologico. **Ancona** va riveduta in modo sistemico per quanto riguarda i flussi dei trasporti, attuando misure per una mobilità sostenibile per i cittadini, per i pendolari, per gli studenti universitari, ma anche per i turisti e per le merci in transito per il **porto**: e allora intensificare il servizio pubblico con navette elettriche collegate a parcheggi scambiatori e nodi di interesse, e diminuire il trasporto su gomma dei container. Queste misure genererebbero lavoro pulito. Altra leva economica consiste nello sviluppo delle diverse filiere del riutilizzo e del riciclo dei rifiuti secondo il modello dell' economia circolare: riutilizzo dei materiali, raccolta differenziata porta a porta, riciclo dei materiali, creazione di un centro del riuso, portando così a un cambiamento nel rapporto beni-servizi e, di conseguenza, nell' occupazione. Un' economia che punta al riutilizzo, al riciclo dei materiali ed all' estensione della vita del prodotto, infatti, necessita di forza lavoro più specializzata rispetto a un' economia tradizionale. Nella complessità di funzioni della nostra città non dimentichiamo le zone a destinazione agricola e verde, qualificate anche dalla presenza di un Parco regionale, dove è necessario rafforzare l' agricoltura biologica, le produzioni tipiche e di qualità e rilanciare la gestione sostenibile, con opere costanti di manutenzione ordinaria e straordinaria. Pensiamo a quanti posti di lavoro potrebbero essere creati



in questa ottica. Molto è cambiato ad **Ancona**, in tal senso, ma siamo in ritardo e ci muoviamo lentamente. La transizione verso la blue&green city richiede quindi che i decisori istituzionali conoscano i contenuti di tale approccio, i suoi obiettivi qualificanti e le sue potenzialità partendo da buone prassi già esistenti. Che i giovani lo abbiano gridato al mondo è un ottimo segnale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Studiare Leonardo tra arte e scienza

*Un ciclo degli Atenei pugliesi e lucani*

Con l'obiettivo di celebrarne il quinto centenario della morte, avvenuta il 2 maggio 1519 ad Amboise (Francia), e diffondere soprattutto tra i più giovani «un modello unico di accademico moderno, mirabile sintesi di sommo artista e uomo di scienza», è in programma dalla fine di marzo a ottobre 2019 il ciclo di incontri ed eventi dedicato a «Leonardo Da Vinci e la Puglia, tra passato e futuro». A organizzare l'iniziativa, sono l'Accademia Pugliese delle Scienze, l'Università degli Studi di Bari «Aldo Moro», il Politecnico di Bari, l'Università del Salento, l'Università della Basilicata, l'INFN - Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, il Museo Leonardo da Vinci di Galatone (Lecce), la Sital SpA e l'**Autorità Portuale** di Bari.

Scopi e programma dell'iniziativa sono stati presentati ieri mattina a Bari nella sede dell'Accademia Pugliese delle Scienze. «L'apporto di Leonardo a numerose scienze e discipline è stato importante» hanno sottolineato i professori UniSalento Giulio Avanzini e Paolo Bernardini, del comitato organizzatore. «Quest'iniziativa vuole contribuire a chiarire curiosità e interessi, raccontare il genio ma anche l'umanità di Leonardo, figlio del suo tempo. La sua eredità, le sue intuizioni, ma anche il sapere "antico" che Leonardo ha saputo recuperare, sono tutt'ora - è stato spiegato durante l'incontro - fonte di ispirazione per le attività condotte in Università ed Enti di ricerca, anche in campi applicativi in collaborazione con le imprese».

Il primo appuntamento, sul tema «Dal volo degli uccelli al volo spaziale», è in programma mercoledì 27 marzo alle 9.30 nell'aula magna del Politecnico di Bari. Giulio Avanzini, docente UniSalento di Meccanica del Volo, vi prenderà parte con una relazione su «Leonardo e il volo, tra intuizioni e realtà», nella quale spiegherà perché il genio di Leonardo non riuscì a coronare il sogno ancestrale dell'uomo di volare, mentre invece ci riuscirono due modesti meccanici di biciclette dell'Ohio, i fratelli Orville e Wilbur Wright.



## Convegno Leonardo Da Vinci dalla meccanica alla buona cucina

Con l'obiettivo di celebrarne il quinto anniversario della morte, avvenuta il 2 maggio 1519 ad Amboise (Francia), e diffondere soprattutto tra i più giovani «un modello unico di accademico moderno, mirabile sintesi di sommo artista e uomo di scienza», è in programma dalla fine di marzo a ottobre 2019 il ciclo di incontri ed eventi "Leonardo Da Vinci e la Puglia, tra passato e futuro", organizzato dall'Accademia Pugliese delle Scienze, dall'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro", dal Politecnico di Bari, dall'Università del Salento, dall'Università della Basilicata, dall'Infn - Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, dal Museo Leonardo da Vinci di Galatone (Lecce), dalla Sitael SpA e dall'**Autorità Portuale** di Bari. Scopi e programma dell'iniziativa sono stati presentati questa mattina a Bari nella sede dell'Accademia Pugliese delle Scienze.

«L'apporto di Leonardo a numerose scienze e discipline è stato importante», sottolineano i professori Uni Salento Giulio Avanzini e Paolo Bernardini, del comitato organizzatore, L'appuntamento leccese è fissato per il 7 giugno, alle ore 9 nella sala conferenze del Rettorato UniSalento (piazza Tancredi 7, Lecce), con il convegno "Leonardo dall'Officina alla Cucina": si parlerà di idraulica, macchine, osservazione dell'infinitamente piccolo e, nell'intento di restituire una dimensione umana del genio, verrà illustrata una delle sue passioni meno note: la cucina.



## Il programma

### Atenei, musei e Accademie dal 27 il genio di Leonardo

Evento inaugurale al Politecnico. Puglia e Basilicata saranno mobilitate per i 500 anni

GILDA CAMERO

Non solo ricordare la sua genialità, la sua capacità di intraprendere nuovi esperimenti in campi diversi, il suo ingegno nel costruire marchingegni fantastici, il suo essere artista e scienziato, accademico e inventore ma interrogarsi e riflettere sulla sua straordinaria, eterna attualità. A cinquecento anni dalla morte, avvenuta il 2 maggio 1519 ad Amboise in Francia, al più grande inventore di tutti i tempi è dedicato il ciclo di incontri, mostre e appuntamenti Leonardo da Vinci e la Puglia, tra passato e futuro. Un progetto organizzato dall' Accademia pugliese delle scienze, in collaborazione con l' Ateneo, il Politecnico e l' **Autorità portuale** di Bari, le Università del Salento e della Basilicata, l' Istituto nazionale di fisica nucleare, il Museo da Vinci di Galatone e Sitael spa e, per un intero anno, attraverso le riflessioni di esperti e studiosi, cercherà di far conoscere il suo complesso universo e di far luce su aspetti inediti, curiosi e ancora poco noti della sua vita.

A partire dall' evento inaugurale in programma nell' aula magna del Politecnico di Bari il prossimo 27 marzo alle 9,30: nell' incontro dal titolo Dal volo degli uccelli al volo spaziale Giulio Avanzini, docente UniSalento di Meccanica del Volo, nella sua relazione su " Leonardo e il volo, tra intuizioni e realtà", spiegherà perché lo scienziato, nonostante le sue ricerche e la sua intelligenza, non riuscì concretamente a coronare il sogno ancestrale dell' uomo di volare, mentre a farlo furono i fratelli Orville e Wilbur Wright, meccanici di biciclette dell' Ohio. Dopo questa prima tappa il percorso di studio e di approfondimento dell' opera di da Vinci continuerà, sempre nel capoluogo pugliese, con il focus sul tema "Il cielo, l' acqua e le macchine" ( 5 aprile, aula magna dell' Università) e il convegno su Le tecnologie militari che si svolgerà il 15 aprile in questo caso al circolo della Vela (nella sede al molo borbonico all' interno del Porto). Il 2 maggio, sarà l' Accademia pugliese delle scienze ( villa La Rocca) il luogo in cui ci si soffermerà su Maraviglia e percezione della natura, mentre, nella stessa location, il 15 maggio si parlerà in una conferenza de La solitudine di Leonardo. Ci si sposta poi in Salento, a Lecce, dove il 7 giugno, alle 9 nella sala conferenze del Rettorato UniSalento, si terrà l' incontro su "Leonardo dall' officina alla cucina": oltre ad analizzare le sue innovazioni legate all' idraulica, alla realizzazione delle famose macchine, all' osservazione dell' infinitamente piccolo si parlerà anche della sua passione proprio per la cucina.

Tra le varie iniziative che animeranno l' intero anno, dal 27 marzo al 30 aprile l' atrio Cherubini del Politecnico, l' Ateneo e il Centro polifunzionale degli studenti dell' Università e il molo borbonico a Bari ospiteranno l' esposizione di macchine lignee, a grandezza naturale ( realizzate nella nostra terra avendo come modelli i disegni dell' artista) provenienti dal museo delle macchine di Leonardo da Vinci di Galatone ( previste visite guidate per le scolaresche su prenotazione a leonardo500bari@gmail.com). Ma non è tutto. Il progetto proseguirà in Puglia poi il 27 settembre con gli eventi della "Notte europea dei ricercatori", con l' Esa international conference in programma, dal 30 settembre al 3 ottobre a Monopoli e con la Mostra fotografica disegni e macchine lignee leonardiane, da visitare dal 25 al 29 novembre nel salone degli Affreschi dell' Università di Bari. Info e programma completo su leonardo500puglia. it.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un ciclo di iniziative fino a ottobre per celebrare i 500 anni dalla morte dell' artista e uomo di scienza. E l' Università del Salento fa la sua parte

## Dal volo alla cucina, i mille volti del genio di Leonardo

Uno degli eventi più importanti di questo 2019 pieno di ricorrenze sono le celebrazioni per i 500 anni dalla morte di Leonardo da Vinci, avvenuta il 2 maggio 1519 ad Amboise, in Francia. Tante sono le iniziative per rendergli omaggio e l' Università del Salento sarà in prima fila. Ieri mattina, a Bari, è stato presentato il ciclo di incontri e di eventi Leonardo da Vinci e la Puglia, tra passato e futuro, in programma dalla fine di marzo fino a ottobre, organizzato dall' Accademia Pugliese delle Scienze, dall' Università Aldo Moro e dal Politecnico di Bari, da Unisalento, dall' Università della Basilicata, dall' Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, dal Museo Leonardo da Vinci di Galatone, dalla Sitael Spa e dall' **Autorità Portuale** di Bari.

Lo scopo è diffondere, soprattutto tra i più giovani, «un modello unico di accademico moderno, mirabile sintesi di sommo artista e uomo di scienza». Come spiegano i professori dell' ateneo salentino Giulio Avanzini e Paolo Bernardini che fanno parte del comitato organizzatore, «la sua eredità, le sue intuizioni, ma anche il sapere antico che ha saputo recuperare, sono tuttora fonte di ispirazione per le attività condotte in università ed enti di ricerca».

Il primo appuntamento di questo ciclo, Dal volo degli uccelli al volo spaziale, è in programma mercoledì alle 9.30 nell' aula magna del Politecnico di Bari e vedrà protagonista, fra gli altri, Avanzini, docente di Meccanica del Volo, con una relazione su Leonardo e il volo, tra intuizioni e realtà: perché il suo genio non riuscì a coronare il sogno ancestrale dell' uomo di volare, mentre ci riuscirono due modesti meccanici di biciclette dell' Ohio, i fratelli Wright?

L' appuntamento leccese è fissato, invece, per il 7 giugno alle 9 al Rettorato con il convegno Leonardo dall' Officina alla Cucina. Si parlerà di idraulica, macchine, osservazione dell' infinitamente piccolo e, per restituire la dimensione umana del genio, anche di una delle sue passioni meno note: la cucina.

Tra le tante iniziative in onore del genio leonardesco, a Bari dal 27 marzo al 30 aprile sarà possibile visitare l' interessante mostra Le macchine di Leonardo da Vinci che sarà allestita tra il Palazzo Ateneo, il Centro Polifunzionale Studenti, il Politecnico di Bari - Campus e il Molo Borbonico del Porto di Bari.

I.Mar.

**Cultura & Spettacoli**

### IL DIALOGO CHE AVVICINA LA LEGGE E LA COSCIENZA

**La giustizia divina**  
Il senso di Dio come forza che regola il mondo e nella storia per affermare la libertà

**La giustizia umana**  
Non può fare a meno della coscienza, ma deve anche essere rispettata

**Il dialogo che avvicina la legge e la coscienza**  
Un dialogo che avvicina la legge e la coscienza, ma che deve anche essere rispettato

**Un ciclo di iniziative fino a ottobre per celebrare i 500 anni della morte dell'artista e uomo di scienza. E l'Università del Salento fa la sua parte**

#### Dal volo alla cucina, i mille volti del genio di Leonardo

Un ciclo di iniziative fino a ottobre per celebrare i 500 anni della morte dell'artista e uomo di scienza. E l'Università del Salento fa la sua parte

Un ciclo di iniziative fino a ottobre per celebrare i 500 anni della morte dell'artista e uomo di scienza. E l'Università del Salento fa la sua parte

## All' interista Zhang piace il porto di Taranto

Il presidente nerazzurro è interessato per la posizione strategica dello scalo

Cesare Bechis

Taranto Il porto di Taranto, nella «Via della Seta», compare e scompare ad anni alterni come un fiume carsico. Nel 2016 sembrava esserci, l'anno dopo non c'era più, nel 2018 era confermata la sua esclusione, ieri la sua presenza nel maxi progetto di collegamento marittimo e terrestre tra Europa e Asia, è stata rilanciata e data per certa dal Global Times, un tabloid cinese prodotto dal Quotidiano del Popolo, l'organo ufficiale del Partito comunista cinese. Viene citato, insieme con lo scalo di Genova, come uno degli argomenti al centro dei negoziati tra Roma e Pechino. E se ne parlerà, con molta probabilità, durante la visita che il presidente cinese Xi Jinping e la sua foltissima delegazione si accingono a fare in Italia.

Del gruppo cinese fa parte anche Zhang Jindong, fondatore del colosso Suning e presidente dell'Inter. Il suo obiettivo è concludere accordi commerciali per l'apertura di store Suning in Italia e la vendita di prodotti italiani nei suoi negozi in Cina. In un contesto di questo tipo si inserisce il porto di Taranto. La sua posizione è strategica e la prossima assegnazione della banchina ai turchi di Yilport Holding, tredicesimo operatore mondiale, potrebbe essere una carta in più da giocare. La clientela dell'azienda turca è internazionale e le compagnie cinesi potrebbero trovare conveniente accedere ai mercati europei attraverso lo scalo tarantino posto di fronte al canale di Suez, risparmiando così almeno una settimana di navigazione rispetto ai porti del Nord Italia presenti nelle carte attuali della Via della Seta.

La settimana scorsa Mino Borraccino, assessore regionale allo Sviluppo economico, alla vigilia dell'arrivo a Roma della delegazione cinese ha rivolto un appello al premier Giuseppe Conte e alla ministra per il Sud Barbara Lezzi. «Non comprendiamo perché gli approdi debbano essere i porti del Nord, saltando i porti pugliesi, e segnatamente quello di Taranto. Ora, nell'imminenza dell'arrivo a Roma del presidente Xi Jinping, si rinnova il nostro rammarico per l'esclusione».

**Economia | casi**  
**All'interista Zhang piace il porto di Taranto**  
Il presidente nerazzurro è interessato per la posizione strategica dello scalo

**Pop Bari chiede mezzo miliardo**  
«Noi danneggiati dall'Antitrust»  
Caso Tercas, Iacocini: «Non doveva bloccare il fondo tutela depositi»

**ECO BONUS**  
Polo - €4.000  
Golf - €7.000  
T-Roc - €5.500

Volkswagen Zentrum Bari | autocity BAT | Matronov | Paccillo | Autogest | autocity MATERA

## Vertenza Arsenale prosegue il confronto

*E ieri nuovo vertice in prefettura per le imprese di pulizie*

Prosegue il confronto tra il Comune di Taranto e le parti istituzionali e sociali al tavolo tecnico istituito dal sindaco di Taranto nell'ambito della vertenza Difesa. L'obiettivo resta quello di «condividere - come spiega Giuseppe Andrisano, segretario generale di Uilpa Uil -, le linee di azione tese a favorire da un lato l'avvio di percorsi formativi rivolti ai giovani con la riapertura della scuola allievi operai in **Arsenale** e al contempo sollecitare il governo tramite i parlamentari locali a programmare con urgenza le assunzioni di personale tecnico».

Secondo il sindacato, l'invecchiamento del personale e le recenti modifiche sui pensionamenti introdotte con la «quota 100» produrranno nel triennio 2019-2021 una pesantissima contrazione della forza lavoro mettendo a rischio il programma di manutenzione del naviglio militare.

«Nella riunione presso il Comune di Taranto di due giorni fa - spiega Andrisano -, abbiamo voluto precisare e chiarire una volta di più l'urgenza di intervenire e bloccare il fenomeno dei transiti del personale ex militare nei ruoli del personale civile per motivi sanitari.

La tutela della salute in primis per capire le cause e i fattori di rischio che hanno obbligato il personale militare, circa 4000 ad oggi sul territorio nazionale e circa 500 a Taranto, a perdere l'idoneità al servizio militare e a chiedere contestualmente il transito nei ruoli del personale civile in deroga alle norme sul reclutamento nelle pubbliche amministrazioni tramite le procedure concorsuali. Un fenomeno che rischia di espandersi a dismisura, specie in Marina, se non si interviene ripristinando l'idoneità parziale a similitudine delle altre forze armate».

«Auspichiamo - conclude il segretario della Uila -, che si rafforzino i temi della vertenza faticosamente ricostituiti con la politica e le istituzioni per garantire il mantenimento degli impegni della Difesa su Taranto e per rilanciare l'economia e l'occupazione del territorio jonico».

Intanto, grande soddisfazione è stata espressa da Uiltrasporti per il risultato ottenuto ieri in Prefettura a Taranto dove si discuteva della questione appalti di pulizie che - secondo il sindacato, «oltre a salvaguardare i redditi ed i contratti dei lavoratori dell'appalto servizi della Marina Militare a Taranto renderà il dovuto decoro ai luoghi di lavoro del personale della difesa».

«Il grazie da parte di Uiltrasporti e di tutti i lavoratori va senza dubbio all'ammiraglio Salvatore Vitiello, comandante Marina Sud che con il "piglio del bravo padre di famiglia" si è fatto carico di portare a soluzione un problema che il governo ha ignorato ed i parlamentari eletti a Taranto hanno cavalcato in campagna elettorale per raccogliere consensi, salvo poi abbandonare alla loro sorte queste quasi 200 famiglie quando all'indomani della loro elezione sono stati da noi sollecitati alla conferma delle misure economiche a sostegno del comparto ed in scadenza a fine anno».

[M.Mas.]





### UN PIANO DI TUTELA PER I LAVORATORI DEI PORTI

Piano organico porto La nuova riforma sulle autorità di sistema si dovranno dotare di un -piano organico porto- flessibile e dinamico? In merito riceviamo e pubblichiamo una nota di Felice Magarelli, dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio. Le profonde trasformazioni in atto nel panorama portuale italiano, riconducibili essenzialmente a fenomeni come il gigantismo navale, l'automatizzazione delle operazioni portuali, l'avanzamento dell'I.C.T. (Information and Communications Technology) e ad altri fattori contingenti, hanno inevitabilmente riguardato anche i lavoratori delle imprese ex artt. 16, 17 e 18, L. n. 84/1994. Alla luce di tali cambiamenti, il legislatore ha dunque inteso prevedere una sorta di tutela rafforzata per gli operatori, che attraverso una ricognizione strutturale dell'organizzazione produttiva/operativa, potesse risolvere o quantomeno ridurre, le numerose e fisiologiche criticità correlate all'avvento di questi processi. In quest'ottica, l'avvertita esigenza di una programmazione complessiva della materia (lavoro portuale), ha pertanto dato vita al cosiddetto Piano Organico Porto contenuto nel d.lgs. n. 232/2017, meglio noto come Correttivo Porti. Il provvedimento in questione, affida al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, l'adozione del piano concernente gli addetti alle imprese sopraccitate, previa delibera del Comitato di Gestione e ascoltato il parere della Commissione Consultiva. Il documento, di valore strategico, ha validità triennale, è sottoposto a revisione annuale ed estrinseca i propri effetti in tema di analisi dei fabbisogni lavorativi, non producendo inoltre alcun vincolo per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni, ad eccezione dei relativi progetti di impresa e di traffico. Il vertice dell'ente portuale, sentito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, può adottare questo piano di intervento, finalizzato sostanzialmente alla formazione professionale per la riqualificazione, la riconversione o la ricollocazione della forza lavoro. A mio parere, si tratta di uno strumento assolutamente importante, in quanto oltre a ripristinare la centralità del lavoro umano, consente altresì di assicurare maggiori tutele ad una categoria (lavoratori portuali), che malgrado la presenza sempre più ingombrante rappresentata dagli eventi cui si è fatto precedentemente cenno (evoluzione tecnologica, gigantismo navale, ecc.), risulta essere insostituibile per lo svolgimento delle attività portuali e il buon funzionamento di un settore nevralgico per l'economia del nostro Paese. Felice Magarelli



## Tutelare chi lavora nei porti

LIVORNO Le profonde trasformazioni in atto nel panorama portuale italiano, riconducibili essenzialmente a fenomeni come il gigantismo navale, l'automatizzazione delle operazioni portuali, l'avanzamento dell'I.C.T. (Information and Communications Technology) e ad altri fattori contingenti, hanno inevitabilmente riguardato anche i lavoratori delle imprese ex artt. 16, 17 e 18, L. n. 84/1994. Alla luce di tali cambiamenti, il legislatore ha dunque inteso prevedere una sorta di tutela rafforzata per gli operatori, che attraverso una ricognizione strutturale dell'organizzazione produttiva/operativa, potesse risolvere o quantomeno ridurre, le numerose e fisiologiche criticità correlate all'avvento di questi processi. In quest'ottica, l'avvertita esigenza di una programmazione complessiva della materia (lavoro portuale), ha pertanto dato vita al cosiddetto Piano Organico Porto contenuto nel d.lgs. n. 232/2017, meglio noto come Correttivo Porti. Il provvedimento in questione, affida al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, l'adozione del piano concernente gli addetti alle imprese sopraccitate, previa delibera del Comitato di Gestione e ascoltato il parere della Commissione Consultiva. Il documento, di valore strategico, ha validità triennale, è sottoposto a revisione annuale ed estrinseca i propri effetti in tema di analisi dei fabbisogni lavorativi, non producendo inoltre alcun vincolo per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni, ad eccezione dei relativi progetti di impresa e di traffico. Il vertice dell'ente portuale, sentito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, può adottare questo piano di intervento, finalizzato sostanzialmente alla formazione professionale per la riqualificazione, la riconversione o la ricollocazione della forza lavoro. A mio parere, si tratta di uno strumento assolutamente importante, in quanto oltre a ripristinare la centralità del lavoro umano, consente altresì di assicurare maggiori tutele ad una categoria (lavoratori portuali), che malgrado la presenza sempre più ingombrante rappresentata dagli eventi precedentemente descritti (evoluzione tecnologica, gigantismo navale, ecc.), risulta essere insostituibile per lo svolgimento delle attività portuali e il buon funzionamento di un settore nevralgico per l'economia del nostro Paese. Felice Magarelli



## Porto all' anno zero nonostante le risorse

Attraverso i fondi Por erano stati stanziati dieci milioni di euro


Antonella Balestrieri La sfida per la nuova città sarà anche la valorizzazione del porto. Nonostante numerosi tavoli di programmazione per lo sviluppo del porto, con la ridda di buoni propositi che ne sono venuti sempre fuori, ad oggi il porto resta una grande struttura con grandi potenzialità e tante opportunità perse. Eppure l' attenzione delle istituzioni non è certo mancata, né tantomeno una valanga di milioni di euro messi a disposizione da enti sovracomunali e dall' Ue. La Regione aveva concesso al Comune un finanziamento nell' ambito dei programmi POR 2000-2006, di oltre 10 milioni di euro per la realizzazione di opere di adeguamento alla struttura portuale indicando quale soggetto pubblico realizzatore la Lega navale italiana di Corigliano. In seguito sono state stipulate delle apposite convenzioni tra la Regione, il Comune e la Lega navale. Tale finanziamento divenne anche motivo di disputa giudiziaria tra la Lega Navale di Schiavonea ed il comune. Immediatamente dopo lo scioglimento del comune per infiltrazioni mafiose nel 2008, il commissario straordinario, Paola Galeone, aveva proceduto all' annullamento della convenzione e al recesso da questa per presunte irregolarità nelle procedure eseguite in particolare dalla Lega Navale. Quest' ultima aveva proposto ricorso al Tar sostenendo la piena legittimità delle procedure eseguite per la realizzazione delle opere portuali ed in particolare per la scelta dell' impresa esecutrice dei lavori. Tesi che vennero accolte dal Tar, con il conseguente riavvio dei lavori, che si sarebbero dovuti concludere nel giugno del 2009. L' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro nel Piano Operativo Triennale 2014- 2016 aveva quantificato in quasi 40 milioni di euro la totalità delle opere da realizzare all' interno della struttura portuale. Tra le opere più importanti la realizzazione dell' impianto idrico, antincendio e realizzazione di una vasca di raccolta acque a servizio dei piazzali portuali, la realizzazione di una banchina nord a giorno a diaframmi e del piazzale retrostante , dedicata all' accosto delle navi da crociera nonché la trasformazione dei terreni circostanti in piazzali. Lavori di prolungamento banchina nord per attracco Ro-Ro Pax, termine per indicare una nave-traghetto per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati. Insomma tanti soldi ma nulla è mai arrivato a conclusione e, in alcuni casi, nemmeno avviato. Manca il piano regolatore portuale, non c' è rete idrica né fognaria. Attraverso i fondi Por erano stati stanziati dieci milioni di euro.





## Eurogate e Contship Italia incrementano la propria presenza nel porto marocchino di Tanger Med

Acquisiranno una partecipazione nella Marsa International Tanger Terminal 3 Société d'Exploitation des Ports (Marsa Maroc), la società controllata dal governo del Marocco che gestisce la maggior parte dei terminal portuali della nazione, ha siglato un accordo con la tedesca Eurogate e con l'italiana Contship Italia a cui cedere parte del capitale della Marsa International Tanger Terminal 3 (MINTT) che attualmente è di intera proprietà della Marsa Maroc. Quest'ultima ha reso noto che il Conseil de la Concurrence del Marocco ha già autorizzato la transazione che sarà finalizzata a completamento di un aumento di capitale. MINTT è concessionaria del Container Terminal 3 (TC3) che è in fase di realizzazione nella nuova area portuale del **porto** di Tanger Med. Il nuovo terminal occuperà un'area di 36 ettari e avrà una linea di banchina di 800 metri. L'approdo, che si prevede entrerà in servizio a metà 2020, avrà una capacità di traffico annua pari a 1,5 milioni di teu. Ricordiamo che nei giorni scorsi Contship Italia, che è partecipata al 66,6% dalla tedesca Eurokai e al 33,4% dalla stessa Eurogate (che è una joint venture 50:50 tra la Eurokai e la tedesca BLG), ha annunciato la decisione di avviare trattative per cedere il 50% della Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il terminal per contenitori del **porto** di **Gioia Tauro**, al gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC) che diverrebbe così unico proprietario dell'azienda (del 15 marzo 2019). Ricordiamo inoltre che sia Eurogate sia Contship Italia detengono ciascuna il 40% del capitale della TangerMedGate (il restante 20% è della Terminal Link del gruppo armatoriale francese CMA CGM), società che possiede il 50% del consorzio Eurogate Tanger che gestisce il Container Terminal 2 (TC2) del **porto** di Tanger Med. Il restante 50% del capitale del consorzio è detenuto dalla stessa Terminal Link, che ne possiede il 30%, e dal gruppo armatoriale svizzero MSC con il 20%.



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

20 marzo 2019

**Eurogate e Contship Italia incrementano la propria presenza nel porto marocchino di Tanger Med**

Acquisiranno una partecipazione nella Marsa International Tanger Terminal 3 Société d'Exploitation des Ports (Marsa Maroc), la società controllata dal governo del Marocco che gestisce la maggior parte dei terminal portuali della nazione, ha siglato un accordo con la tedesca Eurogate e con l'italiana Contship Italia a cui cedere parte del capitale della Marsa International Tanger Terminal 3 (MINTT) che attualmente è di intera proprietà della Marsa Maroc. Quest'ultima ha reso noto che il Conseil de la Concurrence del Marocco ha già autorizzato la transazione che sarà finalizzata a completamento di un aumento di capitale. MINTT è concessionaria del Container Terminal 3 (TC3) che è in fase di realizzazione nella nuova area portuale del porto di Tanger Med. Il nuovo terminal occuperà un'area di 36 ettari e avrà una linea di banchina di 800 metri. L'approdo, che si prevede entrerà in servizio a metà 2020, avrà una capacità di traffico annua pari a 1,5 milioni di teu.

Ricordiamo che nei giorni scorsi Contship Italia, che è partecipata al 66,6% dalla tedesca Eurokai e al 33,4% dalla stessa Eurogate (che è una joint venture 50:50 tra la Eurokai e la tedesca BLG), ha annunciato la decisione di avviare trattative per cedere il 50% della Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il terminal per contenitori del porto di Gioia Tauro, al gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC) che diverrebbe così unico proprietario dell'azienda (del 15 marzo 2019).

Ricordiamo inoltre che sia Eurogate sia Contship Italia detengono ciascuna il 40% del capitale della TangerMedGate (il restante 20% è della Terminal Link del gruppo armatoriale francese CMA CGM), società che possiede il 50% del consorzio Eurogate Tanger che gestisce il Container Terminal 2 (TC2) del porto di Tanger Med. Il restante 50% del capitale del consorzio è detenuto dalla stessa Terminal Link, che ne possiede il 30%, e dal gruppo armatoriale svizzero MSC con il 20%.

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

## Gioia Tauro passa a MSC

GIOIA TAURO Era nell'aria da qualche tempo: e adesso è arrivata la notizia ufficiale. Contship Italia S.p.A. ha avviato un negoziato per la cessione al gruppo MSC Mediterranean Shipping Company del 50% di CSM Italia Gate S.p.A., società che controlla Medcenter Container Terminal S.p.A. (MCT), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui MSC è già partner e principale cliente. Al fine di accelerare i tempi, Contship Italia ha nominato lo studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l'incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato. Nelle more della trattativa, l'attività del terminal container di Gioia Tauro continuerà ad essere perfettamente operativa. Il Gruppo Contship Italia, che ha lanciato e da oltre 24 anni gestisce il terminal MCT sottolinea una nota della società avrà cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali, in modo da preservare il valore e la competitività della più grande struttura terminalistica Italiana. Una realtà industriale che ricopre un ruolo di assoluta importanza per l'economia del territorio e dell'intero meridione.



## Contship Italia dice addio a Gioia Tauro

A 24 anni dal suo insediamento voluto dal fondatore Angelo Ravano, Contship Italia prepara il ritiro dal terminal container del porto di Gioia Tauro. «Abbiamo ricevuto da Contship gli impegni attesi», ha spiegato il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. «La società ha avviato la cessione al gruppo di Gianluigi Aponte del 50% detenuto in Csm Italia Gate, società che a sua volta controlla il 100% di Mct. Abbiamo deciso quindi di sospendere per 30 giorni il procedimento di decadenza della concessione ma a fronte di tre azioni intraprese da Contship: avvio di dialogo con la controparte per la cessione, nomina di studio legale e advisor per valutare gli asset, dare poteri di negoziazione a un membro del board». Msc si appresta così ad assumere il controllo del terminal in cui si è impegnata a investire 120 mln e portare traffici per 4 mln Teu annui. (riproduzione riservata)

The screenshot shows the website 'MILANO FINANZA' with a navigation bar and a main article. The article title is 'Contship Italia dice addio a Gioia Tauro'. The text of the article is partially visible, matching the main text on the left. Below the article, there are sections for 'News correlate' and 'Le News più lette'. The 'News correlate' section includes a link to 'Ing Italia, la procura di Milano apre indagine per riciclaggio'. The 'Le News più lette' section lists several news items, with the top one being 'Mastnet: Unicredit continuerà ad avere un rassicurante Mda buffer'.



# La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

## Crociere all' Isola Bianca la prima nave il 4 aprile

*Pronto il programma dell' Autorità portuale: 67 accosti, uno in meno del 2018 Confermato anche il numero dei passeggeri: quelli previsti sono circa 110mila la stagione turistica*

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Non vento in poppa, ma neppure bonaccia. Le navi da crociera ritornano all' Isola Bianca per la stagione 2019 che posiziona lo scalo di Olbia tra le destinazioni più importanti del Mediterraneo. Il Piano accosti ufficializzato dall' Autorità di sistema portuale della Sardegna, conferma le 67 date anticipate a gennaio, con l' unica defezione di un approdo a dicembre. In linea tendenziale con gli scali del 2018, solo una nave in meno rispetto all' anno scorso, ma con la possibilità di registrare nuovi arrivi in corsa. Un trend che sembra essere tornato sotto il segno più. Dopo aver festeggiato un 2018 d' assalto, si resta sulla cresta dell' onda anche nel 2019. Il calendario vede l' esordio degli sbarchi delle crociere giovedì 4 aprile con la Marella Explorer 2, in arrivo da Palma di Maiorca e con destinazione Napoli. Si andrà avanti con altri 8 arrivi ad aprile, confermati nel mese di maggio. La stagione, salvo sorprese, si dovrebbe concludere il 16 novembre con lo sbarco della Oriana.

Le novità. La stagione 2019, rispetto allo scorso anno, vedrà la presenza di numerosi scali della Marella Cruises, compagnia nata dalla costola della inglese Tui Cruises, che sarà ad Olbia, per la prima volta, con 22 scali delle due navi Explorer II e Discovery II. Il mercato crocieristico di quest' anno sarà quindi diviso tra italiani, inglesi, americani e tedeschi. «Possiamo ufficialmente confermare la tenuta del mercato rispetto allo scorso anno. Su Olbia ci attestiamo sullo stesso numero di scali del 2018 e dovremmo confermare anche quello dei passeggeri che, ricordo, ha superato le 110 mila unità, con un incremento, rispetto al 2017, del 16 per cento - sottolinea Massimo Deiana, presidente dell' Authority -.

Sebbene si parli di piccole percentuali, anche su Golfo Aranci segnaliamo una leggera ripresa, con il passaggio da una nave del 2018 a tre, sempre del segmento extralusso, per la stagione alle porte. Si tratta di numeri ufficialmente pubblicati sui nostri calendari ma che, tengo a precisare, cercheremo di modificare al rialzo nel corso del Seatrade che si terrà a Miami ad aprile».

Passeggeri. L' anno scorso lo scalo Isola Bianca ha visto aumentare il numero di passeggeri sbarcati dalle navi da crociera del 16% rispetto al 2017: 110.500 passeggeri contro i 95.660 dell' anno precedente. Si parla di circa 15mila persone in più, il cui numero crescente si è in parte percepito lungo le vie del centro della città nei mesi estivi. Numeri positivi, collegati allo sbarco di due navi in più rispetto al 2017, 68 contro 66.

La lunga stagione. Uno degli auspici, nonché vero e proprio programma operativo dell' Autorità portuale è quello di allungare la stagione all' Isola Bianca. Lo scorso anno le navi sono arrivate da aprile a dicembre, nove mesi che rappresentano un record. Il 2019, dunque, sarà in linea tendenziale con l' anno scorso, con la partenza ad aprile e la fine prevista per metà novembre. L' obiettivo sarà quello di intercettare qualche accosto per il difficile mese di dicembre.

Le proiezioni. In questo senso proprio il Seatrade a ottobre aveva confermato le previsioni record per il 2019. Lo confermano i numeri sardi: i porti dell' Isola dovrebbero crescere ancora, dopo il boom degli ultimi anni. Per quanto riguarda lo scalo di Olbia, l' obiettivo è proprio quello di abbandonare sempre di più il modello degli approdi crocieristici concentrati in poche settimane, per avere navi che attraccano per molti mesi all' anno. L' indotto del turismo crocieristico è quantificato tra i 20 e i 25 euro a passeggero, una risorsa economica che Olbia deve intercettare e mantenere nel tempo.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



# L'Unione Sarda

Cagliari

Il progetto. Un team di esperti lavorerà due anni per elaborare un piano strategico

## Il turismo all' epoca dei social, una rete per promuovere la città

Software e app per migliorare l' offerta e valorizzare il marchio

Con un click sarà possibile verificare il tasso di riempimento degli alberghi in tempo reale, studiare nel più piccolo dettaglio le curve della stagionalità, verificare quante prenotazioni siano state disdette su Booking o Logitravel a causa del maltempo o, ancora, monitorare sui social e sui portali di settore il grado di soddisfazione dei turisti che visitano i luoghi d' interesse della città.

Il progetto È il progetto Destinazione Cagliari , presentato ieri dall' assessore alle attività produttive e al turismo Marzia Cilloccu in una conferenza stampa in Comune, che partirà il 1 aprile e si svilupperà per i prossimi due anni con varie tappe intermedie.

Obiettivo finale: costituire un' agile "cabina di regia" che coinvolga tutti i soggetti pubblici e privati della filiera turistica, analizzi flussi e dati istantaneamente dando vita a una rete a maglie strettissime in grado di promuovere al meglio la città e il suo patrimonio ambientale e culturale sui mercati nazionali e internazionali.

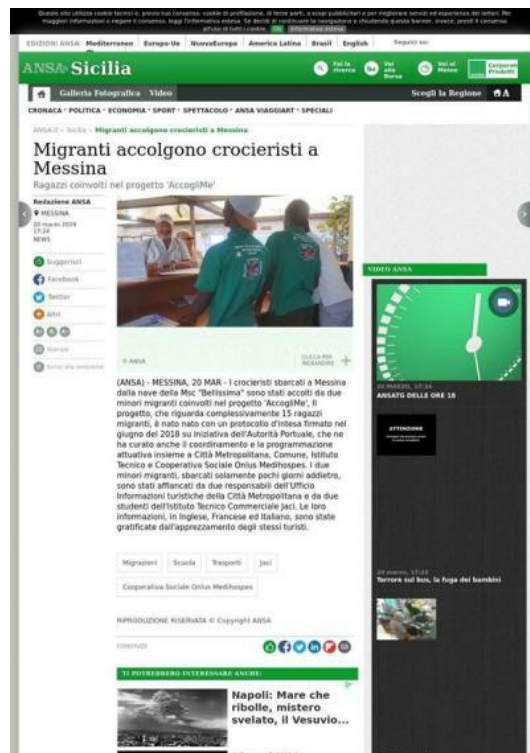
Cos' è la Dmo Il bando, che è stato vinto dalla società Sintur, prevede infatti l' istituzione di una Dmo - acronimo di Destination management organization - che avrà il compito di studiare l' attuale situazione e - attraverso il coinvolgimento di operatori turistici, associazioni di categoria, consorzi di operatori, enti turistici, Università, **Autorità portuale** e Sogaer - elabori un grande piano strategico attraverso cui programmare le azioni e gli interventi necessari a valorizzare il brand di Cagliari calibrando nel tempo i servizi a seconda delle esigenze. «Ad esempio saremo in grado di conoscere esattamente quanti turisti inglesi o tedeschi o spagnoli visitano la città - ha spiegato Martino Di Martino, responsabile della Sintur -, in che periodi si muovono e cosa cercano. E questo è importante perché ci sono target diversi di turisti con esigenze e aspettative differenti». Software e app Per fare questo la Dmo si avvarrà di esperti di fama internazionale ma soprattutto di un software - HBenchmarkData Intellicenge - che consente di monitorare in tempo reale l' andamento del mercato e le tendenze, oltre che lo stato di occupazione degli alberghi. Sarà inoltre utilizzata una piattaforma - la TravelApp - per l' analisi del livello di gradimento della destinazione Cagliari - il cosiddetto sentiment - analizzando i giudizi che i turisti lasciano sui vari siti specializzati come Booking e TripAdvisor nonché sui social network.

L' assessora «Il nostro progetto andrà a integrarsi con quello varato recentemente dalla Regione e denominato "Destinazione Sardegna"», ha spiegato l' assessora Marzia Cilloccu, che ha poi sottolineato come in questi anni - attraverso vari protocolli d' intesa firmati dal Comune - Cagliari abbia già gettato le basi per creare una rete integrata dei servizi turistici. «Con questo progetto però facciamo un ulteriore passo in avanti - sono state le sue parole -, i risultati positivi ottenuti ci dimostrano che il miglioramento dei servizi turistici incide molto sul Pil e crea occupazione, attivando una filiera virtuosa che coinvolge vari settori, dallo sport, ai trasporti, dal commercio all' artigianato, all' agroalimentare. È dunque un progetto del territorio, che coinvolge tutti: aziende, soggetti pubblici e cittadini». Massimo Ledda.



## Migranti accolgono crocieristi a Messina

(ANSA) - MESSINA, 20 MAR - I crocieristi sbarcati a Messina dalla nave della Msc "Bellissima" sono stati accolti da due minori migranti coinvolti nel progetto 'AccogliMe', Il progetto, che riguarda complessivamente 15 ragazzi migranti, è nato nato con un protocollo d'intesa firmato nel giugno del 2018 su iniziativa dell' **Autorità Portuale**, che ne ha curato anche il coordinamento e la programmazione attuativa insieme a Città Metropolitana, Comune, Istituto Tecnico e Cooperativa Sociale Onlus Medihospes. I due minori migranti, sbarcati solamente pochi giorni addietro, sono stati affiancati da due responsabili dell' Ufficio Informazioni turistiche della Città Metropolitana e da due studenti dell' Istituto Tecnico Commerciale Jaci. Le loro informazioni, in Inglese, Francese ed Italiano, sono state gratificate dall' apprezzamento degli stessi turisti.





## I nodi irrisolti del default Osl nel mirino dell' Aula

Milazzo. Forze politiche in pressing nei confronti della Commissione straordinaria di liquidazione. E dopo la presa di posizione del presidente Nastasi che ha inviato una lettera al presidente dell' Osl invitandolo a rendicontare all' Aula, martedì sera, nell' ultima seduta dei lavori, altri consiglieri hanno affrontato la questione economico-finanziaria chiedendo addirittura l' intervento del ministero dell' Interno che è l' organo titolare della nomina dell' Osl. «Non è possibile - ha affermato il consigliere Pippo Midili - che tra nove mesi ipoteticamente dovrebbe chiudersi il dissesto e non si conosce l' entità della massa passiva, che, secondo quanto prevede la normativa, doveva essere quantificata entro 180 giorni dall' insediamento dell' Osl, termine questo scaduto». Il consigliere ha anche rilevato che la stessa Commissione ha diffuso un avviso per l' inserimento nella massa passiva senza un termine temporale di scadenza: «Come dire che a Milazzo il dissesto non avrà mai fine. Dopo due anni e mezzo non si sa ancora qual è la entità del dissesto - ha concluso Midili - e se qualcuno ha volontà di chiuderlo». Un' analisi che ha indotto l' esponente dell' opposizione a richiedere l' intervento diretto del ministero chiudere la pagina relativa ai debiti e stabilire quando si pagheranno. «Ci sono creditori per 40 milioni e vanno pagati, e se non ci sono i soldi per pagare, allora si devono vendere i beni del Comune, ragion per cui non comprendo come si parli di comodato dei Molini Lo Presti con l' **Autorità portuale**».

Sulla stessa linea il pensiero dei consiglieri Antonio Foti e Franco Rizzo.

È probabile comunque la convocazione di una seduta straordinaria del civico consesso per approvare un documento unitario da inviare direttamente a Roma.

Nel corso dei lavori, poi, dopo alcuni interventi su problemi cittadini, è stato rinviato il punto più importante della seduta, ovvero quello della viabilità sull' asse viario e gli interventi finalizzati ad evitare gli ingorghi in prossimità della zona dei centri commerciali, a causa della perdurante assenza dei dirigenti comunali che avrebbero dovuto fornire chiarimenti ai consiglieri.

a.i.

Interventi molto aspri, un documento condiviso sarà inviato al ministero.



## Informazioni turistiche Un gazebo al porto

Milazzo Potenziare il servizio di accoglienza per i turisti in vista della stagione estiva. Per tale ragione il Comune, acquisita la disponibilità dell'area da parte dell' **Autorità portuale**, ha deciso di rimettere in funzione il gazebo presente nel porto, assegnandolo alle due Pro loco cittadine. Nella giornata di ieri la Giunta, su proposta dell' assessore al Turismo, Piera Trimboli, ha approvato la convenzione che assegna la struttura alla Pro loco Milae presieduta da Angelo Maimone e alla Pro loco Milazzo, guidata da Fortunato Minutoli sino al 31 dicembre del 2020.

Nella convenzione si afferma che «le due associazioni si impegnano a gestire direttamente il servizio di informazione turistica senza alcun onere per il Comune», provvedendo anche alla pulizia e alla manutenzione ordinaria del gazebo.

L' apertura avverrà dal primo aprile al 15 ottobre di ogni anno per almeno sei ore al giorno e sarà garantita da personale multilingue.

«Il nostro obiettivo è quello di assicurare al turista la necessaria assistenza - ha affermato l' assessore Piera Trimboli - e mostrargli come la città non sia solo un porto dal quale raggiungere le Eolie, ma anche un centro ricco di storia, arte e cultura. Il Comune non ha tra i propri dipendenti interni figure con la qualificazione necessaria a gestire tale Punto informativo, avuto particolare riguardo alla conoscenza delle lingue straniere, ma anche sulla scorta degli orari svolti che non permetterebbero la presenza nelle giornate di sabato e domenica. Per questo abbiamo puntato sulle Pro loco che in questi anni hanno assicurato sempre collaborazione all' Amministrazione».



www.gds.it

## I fondi per gli approdi «Nulla per le ferrovie?»

Interventi nei porti di Palermo e di Termini Imerese sono stati programmati dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare della Sicilia occidentale e finanziati con fondi europei per oltre 100 milioni di euro. Una notizia molto commentata dai lettori del sito internet del Giornale di Sicilia (www.gds.it). E c'è chi segnala altre strutture che attendono interventi. Come Sergio: «Sferracavallo attende ancora la messa in sicurezza del porticciolo dal potenziale turistico di notevole entità. Speriamo di essere ricordati». «E i soldi per strade e ferrovie dove sono? I porti mah..

»" scrive Paolo. «Non capisco perché quando si parla di investimenti si parla solo di Palermo. Le province siciliane hanno bisogno di tantissimo supporto per uscire dall' arretratezza oltre che dalla povertà. Perché non parlano mai di come recuperare - commenta Giovanni - zone agricole e montane. Se andate nelle zone interne vedrete tantissimi paesi che si stanno svuotando. Poi un' altra considerazione, tutti questi appalti sono utili al fine anche di dare lavoro ma manca la reale formazione sul lavoro che potrebbe essere la svolta lavorativa. Ad esempio, tutte le aziende che assumono devono aggiornare i lavoratori e a tal proposito occorre un registro della formazione. Mancano strumenti di questo tipo e fino a quando non verrà fatta qualcosa in tal senso la Sicilia rimarrà sempre indietro. La formazione lavorativa seria è alla base di tutto». E c'è chi invece, è felice di questi investimenti. Come Claudio: «Sono molto contento di questi investimenti. Sono sicuro che saranno delle belle opportunità per Palermo e per Termini Imerese. Non voglio essere pessimista. Auguro all' **Autorità portuale** di effettuare un bel lavoro e far diventare Palermo capitale del turismo».





# Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

## Il vice Ministro Rixi a Palermo: Una pagina importante per la portualità siciliana Il presidente Monti: Quaranta cantieri avviati per raccontare fatti e non parole

Il vice ministro Edoardo Rixi, in visita a Palermo, ha partecipato alla conferenza stampa con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, per presentare i finanziamenti europei ottenuti dall'Ente, oltre 100 milioni di Fondi Pon Infrastrutture e Reti: Oggi ha detto Rixi si scrive una pagina importante per la portualità siciliana, e anche per quella nazionale, perché non sono tante le Autorità di Sistema a essere così flessibili e vitali. E' bello che la Sicilia, in questo cambio di passo che il Paese sta cercando di fare, sia protagonista e capace di giocare la propria partita. Il network della Sicilia occidentale ha messo in campo investimenti assolutamente importanti che hanno alle spalle una politica di recupero dei traffici per permettere alla regione di diventare competitiva nello scacchiere del Mediterraneo. Qui c'è spazio per il traffico ro-ro e anche per la cantieristica e mi auguro che lo sblocca cantieri di cui si discute in questi giorni porti a migliorare la mobilità siciliana. Adesso sappiamo che a Palermo si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni e con una fondamentale visione complessiva. La Sicilia per me è bellissima ed è al centro del mare più bello del mondo. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: Un anno e mezzo di lavoro senza sosta. Circa quaranta cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, protocolli, accordi procedurali, ricerche di fondi, tutto per disegnare i porti non nel futuro ma concretamente nel presente. Il network dei porti occidentali Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - è cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari, di merci e passeggeri. Ogni metro quadrato va messo a reddito e quelli che oggi abbiamo presentato sono tutti cantieri avviati per raccontare fatti e non parole. Risultati che non hanno precedenti in Sicilia. Con 42 cantieri avviati, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari e i lavori di dragaggio di Palermo, Termini Imerese e Trapani hanno ricevuto l'indicazione di opere prioritarie ottenendo il via libera nel PON Infrastrutture e Reti 2014/20, principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. L'Adsp del Mare di Sicilia occidentale è stata l'unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili. I lavori stanno già disegnando l'assetto definitivo dei porti che compongono il Sistema della Sicilia occidentale. A Palermo il settore delle crociere ha dimostrato, negli ultimi anni, di essere un segmento di fondamentale importanza per il turismo e di generare un importante indotto d'affari, sia direttamente che indirettamente. Non solo operatività, ma anche infrastrutturazione: un terminal ro-ro prenderà sul molo Piave il posto dei silos demoliti, un nuovo terminal aliscafi sostituirà le gru sul Sammuzzo mentre tutto il Trapezoidale si prepara a diventare una vera e propria marina bay. Rinascono anche i porticcioli: il primo a mostrare il suo nuovo volto sarà quello di Sant'Erasmo, pronto prima dell'estate. E se, causa cantieri in corso, il traffico crocieristico nel 2019 subirà una lieve contrazione, il 2020 porterà un grande balzo in avanti perché con i fondali adeguati il dragaggio del bacino Crispi 3 abbasserà a -12 il pescaggio la nuova infrastrutturazione e l'ordine nella viabilità, il porto di Palermo fa gola ai più grandi armatori. Dopo le forti contrazioni degli anni scorsi, anche Termini Imerese, nel 2018, ha assistito a un incremento dei traffici, promosso dall'AdSP, correlato al potenziamento dei servizi di linea GNV per Civitavecchia, e all'avvio dei servizi di linea GNV per Napoli. Per quel che riguarda le tonnellate totali, Termini ha toccato un + 77,1% di tonnellate totali, passando da poco più di 670 mila a quasi un milione e duecento L'internazionalizzazione del network Sicilia occidentale non si ferma all'Unione Europea: con il nuovo collegamento di Corsica Ferries, il porto di Trapani sarà connesso al sud della Francia, e si punta, sempre nel 2019, a un arricchimento dei collegamenti tra la città e il Nord Africa, e all'implemento del numero delle crociere. Trapani già questa estate offrirà ai passeggeri che dovranno raggiungere le Egadi, un nuovo Fast Ferry Terminal dotato di ogni comfort. A Porto Empedocle si lavora al documento di pianificazione strategica di sistema e al piano regolatore portuale, ed è stata avviata una forte azione di



manutenzione.

# Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

## Oltre 100 milioni di Fondi Pon Infrastrutture e Reti destinati agli interventi nei porti dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale

Gli interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese, i lavori di rifiorimento della mantellata del molo a Termini Imerese e il dragaggio del porto di Trapani (anche se quest'ultimo non subito a convenzione) sono entrati finalmente a pieno titolo nel PON Infrastrutture e Reti 2014/20, riconosciuti dal Tavolo centrale di Coordinamento delle ALI all'unanimità. Sotto la guida del presidente Pasqualino Monti, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari con opere prioritarie che hanno ottenuto il via libera nel principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. In tempi record commenta il presidente dell'Adsp del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti l'Adsp del Mare di Sicilia occidentale è stata l'unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili. Nel dettaglio si tratta dei progetti di: Porto di Palermo lavori di escavo del Bacino Crispi n.3 e rifornimento della mantellata (39,3 milioni di euro) Porto di Termini Imerese lavori di dragaggio del porto (35 milioni di euro) Porto di Termini Imerese: Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (28 milioni di euro) Porto di Trapani: lavori di dragaggio e ripristino dei fondali (20 milioni di euro) Inoltre per la prima volta, nel quinquennio di programmazione in corso, da uno dei porti siciliani è pervenuta alla Commissione Europea DG MOVE una candidatura diretta di un porto singolo a valere sullo strumento finanziario diretto della Commissione CEF (Connecting Europe Facility), Transport Call 2018, che finanzia interventi infrastrutturali sulla Rete TEN-T. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Sicilia occidentale, infatti, ha candidato una proposta di cofinanziamento relativa alla progettazione esecutiva di una parte di un'azione infrastrutturale più complessa che riguarda i terminal ro-ro e le connessioni di ultimo miglio per il miglioramento della connessione del porto di Palermo, nodo core della Rete, al resto del Corridoio scandinavo-mediterraneo. Il cofinanziamento copre il 50%, circa 750 mila euro su un totale di un milione e 400 mila.





## Via della Seta, finalmente l'Italia arriva prima

Le polemiche che hanno anticipato la visita del presidente cinese Xi Jinping in Italia, per siglare il memorandum di intesa sulla Nuova via della Seta, ovvero il più grande progetto di investimento infrastrutturale internazionale della storia hanno montato un uragano diplomatico, che, per quanto strumentale, ci fornisce l'occasione di parlare di futuro delle relazioni commerciali e di porsi, per la prima volta dopo anni di arrendevole politica estera, in una posizione di vantaggio rispetto ai nostri alleati europei e americani. Il progetto della Belt and road, infatti, coinvolge 68 nazioni e prevede finanziamenti (quasi un trilione di dollari) che potrebbero superare di 12 volte quelli del celebre Piano Marshall attraverso investimenti infrastrutturali in strade e porti per costruire nuove vie commerciali terrestri e marittime. L'Italia e il suo governo, fermo restando alcuni principi come il controllo sul nostro sistema economico, se vuole ottenere benefici tangibili per il proprio export, deve assolutamente partecipare a questa iniziativa e attirare investimenti che ricadranno positivamente sull'occupazione. Secondo le intenzioni del governo, il Memorandum pone le basi per permettere alle nostre imprese di esportare in Cina, visto che le merci cinesi arrivano da noi già da anni. Il potenziamento delle vie di comunicazione e scambio, è una enorme opportunità per le nostre medie e piccole imprese con prodotti all'avanguardia, ma che non esportano verso la Cina. Con questa iniziativa avranno maggiori possibilità di vendere le proprie merci a centinaia di milioni di cinesi e ad altrettanti cittadini di altri paesi asiatici, che adorano il made in Italy. Quando sono stato in Cina e ho visitato Chongqing da dove partono i container carichi di merci verso l'Europa, ho chiesto in quale percentuale ritornassero con prodotti europei e italiani in particolare. La risposta è stata molto emblematica, il funzionario cinese mi ha risposto che spesso tornano vuoti; il nostro obiettivo nei prossimi anni è riempirli made in Italy. Il memorandum non è un impegno in termini di geopolitica, a meno che non si voglia lasciare intendere che il commercio tra Stati sia di per sé un elemento di natura politica. La Cina è un Paese che sta crescendo in maniera esponenziale, a Chongqing, ma anche a Pechino, si edificano infrastrutture come se si stesse costruendo con i Lego. Dopo la rivoluzione culturale l'obiettivo sembra essere solo uno: aumentare il Pil. Nonostante gli enormi problemi del Paese, attualmente la Cina è il motore economico del mondo, e l'Italia se vuole migliorare la propria economia, deve avere una posizione privilegiata per attrarre investimenti e aumentare il proprio export. Quindi attiriamo investimenti come sempre, solo che questa volta siamo arrivati primi, rispetto a Germania e Francia nella firma dell'intesa anche se questi due Paesi hanno relazioni commerciali più intense con Pechino. Gli scenari però potrebbero cambiare nel prossimo futuro, con l'Italia che diventerà terminale europeo e mediterraneo della via della Seta. Ad aumentare l'importanza del progetto c'è anche la trattativa sul porto di Palermo in cui i cinesi vogliono investire circa 5 miliardi di euro, rendendo la Sicilia centrale nell'architettura della Belt and Road Initiative anche per gli scambi con i paesi mediterranei e la visita di Xi Jinping a Palermo ne testimonia l'importanza. Per queste ragioni le critiche che sono arrivate da più parti appaiono tendenziose e strumentali. Basti ricordare che al progetto hanno aderito alleati storici degli Usa come Israele e la Giordania, che la Germania ha messo a disposizione un intero nodo ferroviario per la Bri. La Nuova via della Seta, e in generale i rapporti economici con la Cina, sono per l'Italia molto importanti anche dal punto di vista geopolitico. Il nostro obiettivo deve essere il multilateralismo e il rafforzamento dell'Europa intesa come Comunità. La politica da attuare non deve essere assolutamente quella di vendere asset e aziende strategiche come hanno fatto i governi Renzi prima e Gentiloni poi. Le nostre aziende, le infrastrutture e i porti devono restare sotto il controllo italiano, evitando la deriva greca dove il Pireo è ora cinese, ma questo attiene alla capacità del governo di tutelare gli interessi nazionali. La strada da percorrere consiste nell'intraprendere relazioni commerciali convenienti, proprio come quelle stipulate da Luigi Di Maio a Shanghai.

ilfattoquotidiano.it / BLOG di Gianluca Ferrara

### Via della Seta, finalmente l'Italia arriva prima

Politica | 18 Marzo 2019

Le polemiche che hanno anticipato la visita del presidente cinese Xi Jinping in Italia, per siglare il memorandum di intesa sulla Nuova via della Seta, ovvero il più grande progetto di investimento infrastrutturale internazionale della storia hanno montato un uragano diplomatico, che, per quanto strumentale, ci fornisce l'occasione di parlare di futuro delle relazioni commerciali e di porsi, per la prima volta dopo anni di arrendevole politica estera, in una posizione di vantaggio rispetto ai nostri alleati europei e americani.

Il progetto della Belt and road, infatti, coinvolge 68 nazioni e prevede finanziamenti (quasi un trilione di dollari) che potrebbero superare di 12 volte quelli del celebre Piano Marshall attraverso investimenti infrastrutturali in strade e porti per costruire nuove vie commerciali terrestri e marittime. L'Italia e il suo governo, fermo restando alcuni principi come il controllo sul nostro sistema economico, se vuole ottenere benefici tangibili per il proprio export, deve assolutamente partecipare a questa iniziativa e attirare investimenti che ricadranno positivamente sull'occupazione.

Secondo le intenzioni del governo, il Memorandum pone le basi per permettere alle nostre imprese di esportare in Cina, visto che le merci cinesi arrivano da noi già da anni. Il potenziamento delle vie di comunicazione e scambio, è una enorme opportunità per le nostre medie e piccole imprese con prodotti all'avanguardia, ma che non esportano verso la Cina. Con questa iniziativa avranno maggiori possibilità di vendere le proprie merci a centinaia di milioni di cinesi e ad altrettanti cittadini di altri paesi asiatici, che adorano il made in Italy.

## Palermo: Quaranta cantieri avviati per raccontare fatti e non parole

maurizio de cesare

20 marzo 2019 - Il vice ministro Edoardo Rixi, in visita a Palermo, ha partecipato alla conferenza stampa con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, per presentare i finanziamenti europei ottenuti dall'Ente, oltre 100 milioni di Fondi Pon Infrastrutture e Reti. Oggi ha detto Rixi - si scrive una pagina importante per la portualità siciliana, e anche per quella nazionale, perché non sono tante le Autorità di Sistema a essere così flessibili e vitali. E' bello che la Sicilia, in questo cambio di passo che il Paese sta cercando di fare, sia protagonista e capace di giocare la propria partita. Il network della Sicilia occidentale ha messo in campo investimenti assolutamente importanti che hanno alle spalle una politica di recupero dei traffici per permettere alla regione di diventare competitiva nello scacchiere del Mediterraneo. Qui c'è spazio per il traffico ro-ro e anche per la cantieristica e mi auguro che lo sblocchi cantieri di cui si discute in questi giorni porti a migliorare la mobilità siciliana. Adesso sappiamo che a Palermo si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni e con una fondamentale visione complessiva. La Sicilia per me è bellissima ed è al centro del mare più bello del mondo. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: Un anno e mezzo di lavoro senza sosta. Circa quaranta cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, protocolli, accordi procedimentali, ricerche di fondi, tutto per disegnare i porti non nel futuro ma concretamente nel presente. Il network dei porti occidentali Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - è cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari, di merci e passeggeri. Ogni metro quadrato va messo a reddito e quelli che oggi abbiamo presentato sono tutti cantieri avviati per raccontare fatti e non parole. Risultati che non hanno precedenti in Sicilia. Con 42 cantieri avviati, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari e i lavori di dragaggio di Palermo, Termini Imerese e Trapani hanno ricevuto l'indicazione di opere prioritarie ottenendo il via libera nel PON Infrastrutture e Reti 2014/20, principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. L'Adsp del Mare di Sicilia occidentale è stata l'unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili. I lavori stanno già disegnando l'assetto definitivo dei porti che compongono il Sistema della Sicilia occidentale.

Questo sito utilizza cookie di Google per eseguire i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono considerati con Google, in relazione alle metriche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e creare e mantenere profili utente.

LETTERE DI INFORMAZIONE OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAURA CONICO - LISTINO

### Palermo: "Quaranta cantieri avviati per raccontare fatti e non parole"

di Maurizio De Cesare - 01/03/19



20 marzo 2019 - Il vice ministro Edoardo Rixi, in visita a Palermo, ha partecipato alla conferenza stampa con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, per presentare i finanziamenti europei ottenuti dall'Ente, oltre 100 milioni di Fondi Pon Infrastrutture e Reti.

«Oggi - ha detto Rixi - si scrive una pagina importante per la portualità siciliana, e anche per quella nazionale, perché non sono tante le Autorità di Sistema a essere così flessibili e vitali. E' bello che la Sicilia, in questo cambio di passo che il Paese sta cercando di fare, sia protagonista e capace di giocare la propria partita. Il network della Sicilia occidentale ha messo in campo investimenti assolutamente importanti che hanno alle spalle una politica di recupero dei traffici per permettere alla regione di diventare competitiva nello scacchiere del Mediterraneo. Qui c'è spazio per il traffico ro-ro e anche per la cantieristica e mi auguro che lo sblocchi cantieri di cui si discute in questi giorni porti a migliorare la mobilità siciliana. Adesso sappiamo che a Palermo si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni e con una fondamentale visione complessiva. La Sicilia per me è bellissima ed è al centro del mare più bello del mondo.»

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti:

«Un anno e mezzo di lavoro senza sosta. Circa quaranta cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, protocolli, accordi procedimentali, ricerche di fondi, tutto per disegnare i porti non nel futuro ma concretamente nel presente. Il network dei porti occidentali - Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - è cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari, di merci e passeggeri. Ogni metro quadrato va messo a reddito e quelli che oggi abbiamo presentato sono tutti cantieri avviati per raccontare fatti e non parole.»

Risultati che non hanno precedenti in Sicilia. Con 42 cantieri avviati, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai

**BORTO**  
Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

## Fondi Pon per AsDP Mare di Sicilia occidentale

maurizio de cesare

20 marzo 2019 - Gli interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese, i lavori di rifiorimento della mantellata del molo a Termini Imerese e il dragaggio del porto di Trapani (anche se quest'ultimo non subito a convenzione) sono entrati finalmente a pieno titolo nel PON Infrastrutture e Reti 2014/20, riconosciuti dal Tavolo centrale di Coordinamento delle ALI all'unanimità. Sotto la guida del presidente Pasqualino Monti, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari con opere prioritarie che hanno ottenuto il via libera nel principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. In tempi record commenta il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti l'Adsp del Mare di Sicilia occidentale è stata l'unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili. Nel dettaglio si tratta dei progetti di: - Porto di Palermo lavori di escavo del Bacino Crispi n.3 e rifiorimento della mantellata (39,3 milioni di euro) - Porto di Termini Imerese lavori di dragaggio del porto (35 milioni di euro) - Porto di Termini Imerese: Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (28 milioni di euro) - Porto di Trapani: lavori di dragaggio e ripristino dei fondali (20 milioni di euro). Inoltre per la prima volta, nel quinquennio di programmazione in corso, da uno dei porti siciliani è pervenuta alla Commissione Europea DG MOVE una candidatura diretta di un porto singolo a valere sullo strumento finanziario diretto della Commissione CEF (Connecting Europe Facility), Transport Call 2018, che finanzia interventi infrastrutturali sulla Rete TEN-T. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Sicilia occidentale, infatti, ha candidato una proposta di cofinanziamento relativa alla progettazione esecutiva di una parte di un'azione infrastrutturale più complessa che riguarda i terminal ro-ro e le connessioni di ultimo miglio per il miglioramento della connessione del porto di Palermo, nodo core della Rete, al resto del Corridoio scandinavo-mediterraneo. Il cofinanziamento copre il 50%, circa 750 mila euro su un totale di un milione e 400 mila.





# Portualità 5.0, ecco la strada per la crescita secondo Srm

ANTONIO GIORDANO

Alla base del quinto rapporto sull' economia del mare che verrà presentato questa mattina a Palermo nella sede di Banca Nuova in Via Cusmano da Srm, il centro studi di Intesa Sanpaolo, c' è l' idea di una portualità 5.0, ovvero «un porto moderno, un passo avanti al sistema industriale per soddisfare i suoi bisogni in modo adeguato ed efficiente». Un porto che diventa un' infrastruttura fondamentale per contribuire alla crescita di un territorio attraendo investimenti e creando posti di lavoro. Un po' la strada che sta seguendo l' Autorità di Palermo, ad esempio, che di recente ha sbloccato investimenti per 100 milioni da realizzare nei porti di competenza: oltre al capoluogo anche Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. Il primo punto su cui si basa la ricetta della portualità 5.0 è quella dell' efficienza: il porto deve garantire la tempestività nel processo di internazionalizzazione, permettendo navi per raggiungere destinazioni in tempi brevi fornendo servizi di prima classe e quindi giocare il ruolo di motore per l' importazione-esportazione di un paese. Quindi la capacità di incoraggiare la creazione e l' avvio di imprese: modelli portuali, in particolare quelli del Nord Europa, stanno diventando non solo luoghi in cui le aziende sono aiutati a crescere in termini di business, ma anche incubatori per nuove aziende. Terzo elemento è quello dell' intermodalità idea «che è stata a lungo promossa, tuttavia, la sua attuazione ha non ha avuto successo in Italia, dove poche eccezioni specifiche sono un' eccezione», si legge nel rapporto.

«Per molte ragioni, non siamo mai stati in grado di creare un sistema intermodale capace di consentire una completa integrazione tra porto, porto asciutto, ferrovie e strade. Questo è un punto chiave per il nostro sistema logistico». Altro punto fondamentale è la collaborazione tra porti e ricerca accademica in economia: un porto moderno deve essere consapevole delle dinamiche del traffico e dei fenomeni che circondano esso, al fine di non isolarsi e di evitare l' attuazione di strategie non in linea con quelle di tutto il paese. Infine un ruolo chiave per il porto come driver regionale di sviluppo: la recente introduzione di Zone economiche speciali nel nostro sistema normativo hanno richiesto la portualità da assumere il ruolo della spina dorsale nella fondamentale connessione tra industria e logistica. In questo senso, il porto è diventato un catalizzatore per l' import-export regionale e quindi uno dei principali motori dello sviluppo economico. «In questo contesto, se consideriamo che il 50% del traffico portuale nazionale si verifica nel Mezzogiorno e i due terzi del commercio internazionale di questa regione sono via mare, possiamo capire perché l' Italia meridionale ha bisogno di avere un ruolo chiave con investimenti adeguati e strategie», spiega il rapporto che sarà presentato questa mattina a Palermo.



### «Roma medierà tra Xi e Trump»

Oggi il viaggio tra la capitale e Palermo del presidente cinese (dopo il suo intervento sul Corriere), il premier Conte non esclude una distensione con gli Usa

Paolo Salom

Una troupe della televisione di Stato Cctv ha seguito passo passo la lavorazione e la stampa dell' articolo scritto da Xi Jinping e pubblicato ieri in esclusiva dal Corriere della Sera . Non è passato inosservato nel Celeste Impero l' esordio di un presidente cinese sulla stampa italiana. Tanto che le pagine del nostro quotidiano sono circolate per tutto il giorno sui social media della Repubblica Popolare nonostante fossero scritte nella lingua di Dante (peraltro, con Marco Polo, uno degli italiani più conosciuti in Cina, come ha notato lo stesso Xi sul Corriere ).

Alla vigilia dell' arrivo del leader della seconda Potenza economica del mondo - oggi ha inizio la visita di Stato in Italia - da Oriente a Occidente l' attenzione è tutta puntata su Roma. Se gli Stati Uniti (e l' Europa) seguono con un certo nervosismo i progressi italiani lungo la Nuova Via della Seta, un editoriale del Global Times , voce ufficiale del Pcc, non nasconde la soddisfazione del momento: il viaggio di Xi in Italia avrà un «profondo impatto» e «un grande significato» sui rapporti con la Cina, e l' ingresso di Roma (nel novero dei Paesi collegati dalla Belt and Road Initiative ) contribuirà a espandere «il circolo di amici della Cina».

Difficile che la Casa Bianca accolga con «entusiasmo» il possibile trasferimento dell' Italia - per quanto ancora teorico - tra gli «amici della Cina». Naturalmente, tutto sta nel definire che cosa si intenda per «amicizia»: parola che nell' articolo di Xi compare davvero spesso, mentre i contatti con l' Italia vengono fatti risalire addirittura a «Da Qin», ovvero all' Impero Romano secondo l' antica dizione cinese.

Peraltro, c' è anche chi getta acqua sul fuoco. «È inevitabile incontrare incomprensioni e persino dubbi» ma «i fatti parlano più forte delle parole», spiega da Pechino in conferenza stampa il vice ministro degli Esteri cinese, Wang Chao. «C' è ancora dibattito in Italia, ma è naturale», ha detto ancora Wang. «Se Cina e Italia raggiungeranno un accordo ciò porterà una buona influenza alla cooperazione economica tra le due parti». Chiude così la polemica il presidente del Consiglio Giuseppe Conte: «La nostra politica estera è molto chiara, la collocazione euroatlantica non si discute, però non vedo perché non dobbiamo partecipare a queste opportunità che ci vengono offerte. Andiamo a firmare un accordo, non è internazionale né vincolante, è un' intesa programmatica che ci consente di operare in trasparenza. In questo momento altri Paesi Ue hanno una cooperazione molto più avanzata rispetto alla nostra e non hanno sottoscritto un memorandum. Daremo a Xi Jinping il rispetto che merita un partner importante e siamo serenissimi di partecipare in questo modo».

Sulle frizioni con gli Stati Uniti Conte anticipa una trasferta che dovrebbe aiutare a rasserenare i mercati internazionali: «Non posso escludere» che il presidente cinese dopo la visita in Italia attraversi l' Atlantico. Potrebbe dunque esserci «un incontro tra Trump e Xi» e, «se il negoziato andrà bene, potrà mettere fine alla guerra dei dazi».



L' intervista tronchetti provera

### «Sì alle regole, no all' ideologia Se gli accordi sono chiari l' Italia avrà soltanto benefici»

Il ceo di Pirelli (partner di ChemChina) su sviluppo, intese, strategie

FEDERICO DE ROSA

«La Cina? È una grande opportunità. Ovviamente se si firmano accordi equilibrati».

Marco Tronchetti Provera «convive» dal 2015 con un azionista cinese, ChemChina, che oggi detiene il 45% della Pirelli, uno dei marchi storici dell' industria made in Italy.

Quando parla di «accordi equilibrati» lo fa a ragion veduta, visto che quello siglato con i partner cinesi rappresenta il punto di sintesi ideale tra l' opportunità di fare business in un Paese da 1,5 miliardi di abitanti e la tutela di un brand storico del made in Italy, come Pirelli: «Per trasferire la sede o la tecnologia fuori dall' Italia - spiega il vicepresidente esecutivo e amministratore delegato della Pirelli - serve il 90% del capitale a favore». Non solo: gli accordi siglati con ChemChina oltre a confermare Tronchetti alla guida del gruppo dei pneumatici fino al 2020, prevedono che sia il manager a nominare il suo successore.

### Da imprenditore, che cosa pensa degli accordi come «La Via della Seta» o «Made in China 2025»?

«Considero positivi questo genere di accordi, se si selezionano gli investimenti e si aprono nuovi mercati per le aziende italiane. Questo può avvenire solo negoziando accordi chiari e trasparenti, in cui ovviamente deve emergere un beneficio per il nostro Paese capace di contribuire a rafforzarne la competitività».

### Costruire gli accordi spetta alle nostre imprese, ma anche la politica deve sostenerle e lavorare perché sia possibile. Che ruolo devono avere le istituzioni nella ricerca di un punto di sintesi e di equilibrio?

«Il ruolo della politica deve essere quello di avere una visione di lungo termine e di costruire ogni passaggio in funzione di obiettivi chiari.

Sono l' improvvisazione e l' ideologia che possono portare a commettere errori. Mi pare tuttavia che oggi le cose vengano affrontate in modo più concreto e pragmatico».

La questione Cina va al di là dei soli aspetti commerciali e industriali delle possibili partnership. La politica sembra preoccupata per l' avanzata dei cinesi. C' è chi vede della minacce e sul piano internazionale vi è il monito del presidente Usa, Donald Trump...

«Oggi mi sembra che tutti, dalla presidenza del Consiglio alla presidenza della Repubblica, sottolineino il mantenimento del posizionamento italiano nelle alleanze tradizionali. Quindi non vedo nessun rischio oggettivo. La Cina ha bisogno di allargare le sue relazioni economiche e il mondo per crescere ha bisogno della Cina, che oggi rappresenta il 40% circa della crescita mondiale.

Non approfittare di questo interesse comune significa mettere a rischio la futura crescita globale e l' aumento del livello di benessere per tutti. Ripeto, bisogna stabilire bene le regole del gioco, ma gli interessi sono convergenti e un' opportunità da non perdere».

Siamo un po' al «quello che è buono per la Cina è buono per il mondo».

«Non esiste per nessun Paese questa regola. È buono solo quello che rappresenta il punto di incontro tra gli interessi di tutti. Come dicevo bisogna selezionare i progetti e dare spazio a quelli che aiutano a crescere anche il resto del mondo. Tutti gli accordi, se non sono fatti bene, costituiscono un pericolo. Se sono costruiti nel modo corretto non si





deve temere nulla. E' fondamentale non improvvisare e occorre affrontare chi ha competenza con altrettanta competenza e chiarezza di obiettivi. Facendo le cose seriamente le parti possono trovare un punto di incontro per crescere insieme».

### **Com' è il suo rapporto con gli azionisti cinesi?**

«Fin dal primo giorno abbiamo avuto rapporti chiari e stretto accordi, riflessi anche nel nostro Statuto, che hanno garantito l' italianità dell' azienda e l' autonomia del management. Sono stati totalmente rispettati dai partner cinesi, così come noi abbiamo rispettato tutti gli impegni relativi allo sviluppo in Cina e in Asia, avvenuto anche con il loro contributo».

### **Oggi Pirelli è più cinese o più italiana?**

«Oggi Pirelli è italiana e rimarrà italiana. C' è un importante azionista cinese che dal primo giorno ha mostrato di voler contribuire alla sua crescita rispettandone la storia e le competenze manageriali patrimonio della società. Al punto tale da inserire nello statuto delle tutele per la sua italianità e per sua la tecnologia, radicata in Italia. Grazie agli accordi siglati con l' azionista cinese, Pirelli è la società italiana che ha più garanzie e certezze di rimanerlo anche in futuro».

### **Nel quadro geopolitico che si sta delineando, non corriamo il rischio che la Ue resti schiacciata tra Usa, Cina e Russia diventando sempre più marginale?**

«Oggi l' Europa non ha un strategia comune a livello di politica estera, di difesa, di politica energetica o di sviluppo infrastrutturale. Affrontare macroaree che sono anche potenze nucleari senza condividere un progetto pone a rischio tutti i paesi Ue.

Solo attraverso un' azione comune, e facendo leva anche sull' enorme privilegio di essere l' area con una radice culturale fortissima e la storia più ricca, potremo contribuire agli equilibri mondiali. Se non impugna i suoi valori e non li mette alla base di visioni condivise, l' Europa sarà un vaso di coccio tra vasi di ferro».

### Italia-Cina, patto per l' export

MILANO INCENTIVARE l' export italiano in Cina. Sumec International Technology e Ubi Banca hanno siglato un accordo bilaterale.

L' obiettivo è favorire la circolazione di beni, impianti e servizi made in Italy sul mercato del Dragone. Sumec Itc - prima azienda in Cina per importazione di macchinari controllata da Sinomach, che fa capo allo Stato cinese - considererà Ubi come banca partner preferenziale per l' Italia. Mentre l' istituto di credito favorirà l' introduzione di Sumec nelle imprese italiani clienti della banca. La collaborazione durerà almeno due anni.

Le firme sono state messe ieri a Milano: Frederik Geertman, chief commercial officer e vicedirettore generale di Ubi, per la banca. E Jacky Yang, general manager financial services di Sumec in rappresentanza dell' azienda fondata nel 1999 a Nanjing. Presente la delegazione cinese attualmente in Italia per la missione del presidente della Repubblica popolare cinese, Xi Jinping, e del responsabile di Gtb ( Global Transaction Banking) di Ubi Banca, divisione a supporto del business internazionale della clientela corporate del gruppo.

«NEL 2018 Sumec Itc ha importato da oltre 120 fornitori italiani più di 8mila macchinari di diverso genere per un valore complessivo intorno ai 250 milioni di euro - ha commentato il vicedirettore generale di Ubi Banca

- . Numeri che testimoniano il potenziale dell' intesa siglata oggi, il cui obiettivo è sostenere le imprese in questa fase di elevata competizione mondiale, contribuendo a favorirne i progetti di crescita e, soprattutto, l' internazionalizzazione».

IL GRUPPO SUMEC è posizionato al 104esimo posto tra le top 500 imprese cinesi, al 44esimo posto per l' export e al 53esimo per l' import. Le sue attività si sviluppano in 21 settori e in particolare nella produzione di tessuti e indumenti, componenti per autoveicoli, treni, navi e centrali elettriche. Il gruppo cinese conta oltre 30mila clienti e ha l' obiettivo di diventare il principale player per le esportazioni italiane verso la Cina. In Cina Ubi Banca è presente con i propri uffici di rappresentanza a Honk Kong e Shanghai. A livello internazionale conta inoltre la propria presenza diretta in Usa (New York), Emirati Arabi Uniti (Dubai), Marocco (Casablanca), Brasile (San Paolo), Russia (Mosca) e India (Mumbai), e vanta un network di oltre 2mila banche estere corrispondenti del gruppo Ubi nel mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Tra Italia e Cina trenta accordi per almeno 7 miliardi di euro

*Da oggi il presidente Xi a Roma. Ruolo chiave della Cdp che emetterà Panda Bond per finanziare le imprese italiane sul mercato cinese - Boccia: il nostro approccio deve restare multilaterale*

Gerardo Pelosi

roma L'obiettivo è stato finora esplicitato soltanto nelle riunioni più ristrette tenutesi al Quirinale e a Palazzo Chigi in vista dell'arrivo, stasera a Roma, del presidente cinese, Xi Jinping. Il Governo italiano vuole sviluppare con i cinesi, tramite i 30 accordi che verranno firmati sabato a Villa Madama, nuovi business tra aziende italiane e cinesi per almeno 7 miliardi di euro, ossia la stessa cifra che rappresenta la differenza negli scambi tra Italia e Francia con Pechino. Obiettivo ambizioso se si pensa che gli ultimi accordi raggiunti dalla Cina con la Germania prevedevano un valore complessivo vicino ai 20 miliardi di euro ma la Germania è il primo partner commerciale europeo della Cina e ha quote della Aiiib (Asian Infrastructure Investment Bank) ossia il veicolo finanziario della Belt and Road Initiative, per oltre 4,5 miliardi di euro.

Alla vigilia dell'arrivo di Xi si stanno mettendo a punto tutte le intese e il numero complessivo tra quelle pubbliche e private sarebbe sceso da 50 a 30 ma la situazione potrebbe cambiare fino all'ultimo momento. Unica cosa che non potrà cambiare è il Memorandum of Understanding, ossia la cornice giuridica per tutti gli accordi. Anche su questo, tuttavia, alcune imprese ed esponenti dell'opposizione hanno manifestato dubbi nella parte in cui si prevede che le eventuali controversie verrebbero discusse e risolte in fori bilaterali. Una dizione che sembrerebbe escludere per l'Italia la possibilità di ricorrere (come dovrebbe avvenire normalmente) all'unico organismo deputato alle controversie commerciali ossia il "Dispute Settlement Body" della Wto di Ginevra. Secondo il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia vanno superate le divisioni degli ultimi giorni. «È evidente - ha osservato Boccia - che i rapporti bilaterali devono essere tra Europa e i grandi giganti come Cina e Usa, ma all'interno di questi rapporti l'Italia può giocare una grande sfida, usando le rotte della Seta in una logica bidirezionale e non monodirezionale». Secondo Boccia «occorre un equilibrio armonico dei rapporti con i Paesi e il nostro è un punto di vista multilaterale in cui non dobbiamo dare l'esclusiva a nessun Paese, a partire dalle dotazioni infrastrutturali e tecnologiche che devono essere patrimonio del Paese. Detto questo dobbiamo aprirci al mondo».

Un importante ruolo di "supporto" allo sviluppo delle aziende italiane lo giocherà Cassa Depositi e Prestiti per gli accordi che saranno firmati durante la visita di Xi. Gli accordi che coinvolgono Cdp prevedono soprattutto la predisposizione di Panda Bond, obbligazioni che puntano a raccogliere capitale da investitori istituzionali cinesi per finanziare le aziende italiane presenti nel Paese. I titoli saranno denominati in renminbi e il relativo piano di emissione sarebbe in attesa dell'autorizzazione delle autorità cinesi. Il presidente di Cdp, Fabrizio Palermo, è anche copresidente del Business Forum Italia-Cina che si riunirà domani mattina a Palazzo Barberini, con interventi del vicepremier, Luigi Di Maio, del presidente dell'Ice e vice-presidente di Confindustria con delega all'internazionalizzazione Licia Mattioli.

Nel pomeriggio è previsto un incontro ristretto del Business Forum al quale parteciperanno i soli membri del board dell'associazione, tra cui il copresidente cinese, presidente della Bank of China, Chen Siqing.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.





### In tre punti la svolta nelle relazioni

Francesco Rutelli

Le relazioni tra Italia e Cina non si possono confinare negli incontri e accordi che saranno siglati nella prossima visita di Stato del Presidente Xi Jinping. Qualcuno dirà che la rievocazione storica dei nostri rapporti plurisecolari, di Marco Polo, o di Matteo Ricci, è fatta per gli ingenui: il mondo attuale si misura con interessi divergenti e conflitti che avranno impatti rilevanti per le future generazioni.

Sia chiaro, nessun governo può mettere in discussione la nostra irreversibile appartenenza al processo di integrazione europea, né alle alleanze occidentali e al rapporto con gli USA - come hanno messo in chiaro, nei ruoli rispettivi, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e il presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Dunque, ogni implicazione strategica e di sicurezza dovrà essere vagliata in modo cristallino. Ma le nostre relazioni con la Cina - come con altri grandi soggetti di un ordine mondiale sempre più multipolare - sono qui per durare. E conviene che siano impostate con lungimiranza e concretezza.

Anche nel campo della Cultura e delle imprese creative come dimostra la grande attenzione dedicata a questi temi da Xi Jinping alla vigilia della sua venuta in Italia. È lo scopo del lavoro che svolge il Forum Culturale tra i due Paesi, istituito due anni fa in occasione della visita di Mattarella a Pechino, che si riunirà venerdì a Roma.

Toccherà al ministro per i Beni e le attività culturali Alberto Bonisoli, al ministro delle Politiche agricole alimentari e forestali Gian Marco Centinaio e ai rappresentanti della Farnesina presentare i diversi Accordi e progetti che sono stati preparati. Vedo tre punti fondamentali.

1. La Cina considera l'Italia con un rispetto autentico, nel rapporto tra due plurimillinarie potenze culturali attive nella gestione del Patrimonio, nelle arti e industrie creative contemporanee. In un mondo che vedrà emergere nuovi conflitti tra civiltà - per interessi geopolitici, rivolgimenti demografici, economico-finanziari, tecnologici - l'Italia non deve essere timida, ma protagonista: politiche di dialogo e comprensione tra i nostri popoli e le nostre culture corrispondono al nostro interesse nazionale.

2. Non meno rilevante è il ruolo del soft power. Per le imprese italiane conta molto essere bene accolte in mercati sempre più legati alla comunicazione, nei canali tradizionali e social. Che si esporti meccanica, o si realizzino partnership nel settore **navale**; che si promuovano il Salone del Mobile, o la moda, o il cibo e i vini italiani, non c'è bisogno di richiamare recenti infortuni comunicativi di gruppi internazionali per capire quanto sia nocivo ignorare realtà e tendenze della società cinese, come di quelle che saranno protagoniste del "secolo del Pacifico" (peraltro, più che preoccuparci delle collaborazioni in campo logistico con l'Oriente - che Paesi nostri amici e alleati stanno sviluppando da anni - superiamo piuttosto i nostri ritardi nella portualità e gli assi di trasporto internazionali). E quanto varrà per il futuro Pil dell'Italia una gestione strategica, non subalterna, delle opportunità turistiche derivanti dai 900 milioni di nuovi viaggiatori asiatici?

3. Noi non siamo soltanto leader per le eredità mirabili di Leonardo da Vinci e Raffaello, che saranno promosse nel mondo in questi due anni: portiamo fatturati in crescita per design, cinema e audiovisivo, moda. E valori di rango mondiale nella collaborazione tra le grandi istituzioni culturali come Biennale e Triennale, i Siti Unesco, i musei, i teatri. Vogliamo che l'Italiano sia tra le prime lingue parlate nel mondo? Salutiamo le migliaia di esecutori cinesi che cantano nella nostra lingua nei 20 moderni teatri d'opera costruiti in Cina negli ultimi anni. E cerchiamo di cogliere con equilibrio le giuste opportunità. Non solo in questo fine settimana ma, con continuità, negli anni a venire.

Coordinatore del Forum Culturale Italia-Cina e Presidente Anica © RIPRODUZIONE RISERVATA.



È quella (già approvata da Lisbona) che va dalla Cina al Portogallo e alle isole Azzorre

### C'è anche un'altra Via della Seta

È il crocevia atlantico per Usa, Africa e Sud America

La Nuova Via della Seta lanciata dalla Cina ricorda almeno in Portogallo la Carreira da Índia, cioè l'antica Via dall'India, parola che, all'epoca, comprendeva anche la Cina. In tema di porti, gli accordi per la Belt and Road Initiative (Bri), detta anche Nuova Via della Seta, conclusi lo scorso 5 dicembre in Portogallo dal presidente della Cina Xi Jinping, non concedono solo l'utilizzo di quello di Sines, che permetterà l'inoltro delle merci cinesi verso l'Africa e l'Europa mediterranea, ma anche il permesso di disporre di un porto alle Azzorre, arcipelago in mezzo all'Atlantico, da dove esportare merci anche nel continente americano. Per esempio in Venezuela, col quale lo stesso Xi ha firmato ben 28 accordi lo scorso 14 settembre, e in Cile, primo Paese sudamericano ad avere aderito, lo scorso 3 novembre, al progetto cinese della Nuova Via della Seta. I cinesi, nel frattempo, si sono portati avanti accaparrandosi lo spettacolare hotel Monte Palace, nella splendida isola di S. Miguel, una delle nove isole vulcaniche delle Azzorre. Giudicato nel 1990 il miglior hotel dell'intero Portogallo, è chiuso da 28 anni. La società cinese Level Constellation ha annunciato che nel 2021 l'albergo tornerà a essere il migliore del Paese.

L'hotel dovette chiudere per lo scarso afflusso di turisti, che nel frattempo sono molto aumentati: se ne deve dedurre che i cinesi puntano a farne una meta del proprio turismo di lusso, da allargare inevitabilmente anche alle altre isole Azzorre, dove ci sono tuttora basi militari Usa.

Compresa una base del sistema di spionaggio elettronico planetario noto come Echelon.

In passato le Azzorre hanno avuto grande importanza (economica e marinara) per la navigazione oceanica portoghese dedita al commercio delle spezie importate dall'India, cioè anche dalla Cina. Sarà infatti il bisogno di schiavi per le piantagioni di canna da zucchero delle Azzorre e di Madeira a spingere i portoghesi verso le coste africane per procurarseli. Solo dopo la scoperta dell'arcipelago delle Azzorre i navigatori portoghesi, con un ampio giro dell'arcipelago, riuscirono a superare Capo Bojador e arrivare nel Golfo di Guinea nel 1469, dove costruiranno la stazione commerciale fortificata di São Jorge de Mina per andare procurarsi gli schiavi nella Costa degli Schiavi e l'oro della Costa d'Oro evitando così la mediazione dei mercanti arabi.

Col tempo ci si chiederà: perché non andare a rifornirsi direttamente anche delle spezie «indiane»? È così che nasce l'idea di raggiungere le Indie circumnavigando l'Africa. A Cristoforo Colombo (sempre per gli stessi motivi commerciali) verrà invece in mente di navigare dalla parte opposta, scoprendo così, senza volerlo, l'America. A permettere di scendere sempre più a Sud è la tecnica della Volta do Largo (Ritorno dal Largo), che puntando al largo verso il Brasile - e facendo dietrofront al momento opportuno consentiva di puntare verso la costa africana molto più a sud del Golfo di Guinea grazie al controflusso meridionale degli alisei. Sarà Vasco da Gama a superare il 22 novembre 1497 il Capo di Buona Speranza, con tre navi, e a risalire poi la costa orientale dell'Africa per arrivare il 20 maggio 1498 sulla costa dell'attuale India.

Viceversa, per portare in Portogallo le navi cariche di spezie e altre merci provenienti dalle Indie o dall'interno dell'Africa vengono messe a punto la Volta da Guiné e la Volta da Mina, cioè dalla stazione commerciale in Guinea.

I portoghesi avevano imparato che nel dirigersi al largo, verso il Brasile, a un certo punto dovevano fare un'ampia deviazione verso nord-nord-est e sfruttare così il controflusso settentrionale degli alisei che li avrebbe spinti a doppiare le Azzorre e raggiungere così la costa portoghese. Con l'andar del tempo le navi provenienti dalle Indie, doppiato il Capo di Buona Speranza, hanno iniziato a tirar dritto fino in Brasile per vendervi parte delle merci «indiane» e imbarcare prodotti brasiliani per l'Europa. Questo spiega anche perché il Brasile è ricco di collezioni di antiche



PINO NICOTRI



porcellane cinesi.

Nasceva così A Carreira da Índia, La Via dall' India: anticipazione di fatto delle rotte atlantiche della Nuova Via della Seta.

© Riproduzione riservata.



### Gli investimenti

## Dalle acquisizioni ai "Panda bond" Qui Pechino ha già speso 15 miliardi

Il boom negli ultimi quattro anni. E ora ha messo nel mirino settori sensibili come porti e debito pubblico

FILIPPO SANTELLI

Dal nostro corrispondente pechino Le ultime sono state le lavatrici Candy. A gennaio lo storico marchio italiano del "bianco", messo in ginocchio dalla crisi del settore, è stato comprato per 475 milioni dal colosso cinese Haier, che a Brugherio stabilirà il suo quartier generale europeo. Non inizia certo con la Via della seta la penetrazione dei capitali cinesi in Italia. Tutt' altro: dal 2000 ad oggi le aziende del Dragone hanno investito nella nostra economia 15,3 miliardi di euro, cifra inferiore solo a Regno Unito e Germania, comprandosi una fetta di reti energetiche e gli pneumatici Pirelli, l' Inter e le risonanze magnetiche di Esaote. Il contestato memorandum che il nostro governo firmerà sabato durante la visita di Xi Jinping potrebbe però rilanciare questo flusso, che negli ultimi due anni si è molto ridotto. Con un occhio particolare ai porti, alle telecomunicazioni e alla finanza, debito pubblico compreso.

Settori sensibili che il governo promette di difendere da assalti predatori, ma che Europa e Stati Uniti terranno sotto controllo.

L' epoca d' oro Nel messaggio da cui si è fatto precedere, Xi Jinping annuncia una "nuova era" nelle relazioni con l' Italia. «L' epoca d' oro delle acquisizioni cinesi va dal 2014 al 2016 », spiega Alessia Amighini, esperta di Asia dell' Ispi. Fu in quel periodo che ChemChina si comprò per la bellezza di 7 miliardi gli pneumatici alta gamma di Pirelli. Ma in prospettiva Via della seta il precedente più interessante è l' ingresso di State Grid Corporation, prima utility al mondo, in Cdp Reti, cassaforte delle nostre infrastrutture energetiche Terna, Snam e Italgas. Era il 2014, governo Renzi, ma tutto torna. Da poco la Cassa depositi presiede il forum d' affari Italia- Cina, preludio di nuovi accordi a Oriente. Nel frattempo Pechino ha acquisito pure la rete elettrica greca e messo nel mirino quella portoghese.

Negli ultimi due anni gli investimenti cinesi nell' Unione si sono drasticamente ridotti, in parte per una stretta imposta da Xi e in parte per le maggiori resistenze dei Paesi europei. « Le infrastrutture però sono sempre una priorità », dice Amighini.

Un mare di container Neppure la Cina si può più permettere spese folli. Nelle infrastrutture, cuore della Via della Seta, cerca ritorni sicuri, economici o politici. Nel 2016 Pechino si è pappata il porto del Pireo, privatizzato dall' esangue Grecia, e da quel momento, con il problema di far risalire i container verso il Centro Europa, ha iniziato a guardare ai moli italiani. Le prove generali sono a Vado Ligure, dove Cosco ha la minoranza della società che realizza il nuovo terminal container. Con due firmette nelle prossime ore il modello dovrebbe essere fotocopiato a Trieste da China Merchants e a Genova da Cccc, che progetterà i lavori di ampliamento: una rete rossa sulle coste italiane. Il governo sta rivedendo gli accordi e promette di rafforzare il "golden power", la protezione dei settori strategici, ma pochi giorni fa a Bruxelles si è astenuto nel voto finale su un analogo meccanismo europeo, scelta che molti hanno letto come un messaggio di amicizia a Pechino.

Il sottosegretario Michele Geraci, gran tessitore dell' accordo, giura che gli investimenti cinesi saranno solo "greenfield", cioè nuovi progetti, mentre al quotidiano comunista Global Times sollecita quelli "brownfield", cioè le acquisizioni.

Antenne e titoli di Stato Il "golden power" dovrebbe riguardare anche il famoso 5G, obbligando le società telefoniche a rendere noto da chi acquistano gli apparati. Facile: dalla Cina; tutti i nostri operatori stanno sperimentano le reti di nuova generazione, cuore dei timori americani, con antenne Huawei e Zte. La prima ha investito molto in Italia, dove ha tre centri di ricerca, e durante la visita di Xi era pronta a siglare un altro accordo con un Politecnico. Prudenza ha consigliato di congelarlo.

Non saranno nascoste invece le intese nel settore finanziario. Sullo sfondo c' è il nostro debito pubblico: farsi amico



un Paese con 3 trilioni di riserve estere può essere utile, se tornasse la febbre da spread. A fine mese il ministro dell'Economia Tria e Fabio Panetta, vice direttore generale di Bankitalia, voleranno in Cina a rinsaldare i rapporti. Domani a Roma, nonostante un litigio sui settori da coprire, Cassa depositi costituirà con il fondo sovrano Cic un veicolo per investire lungo la Via della seta. E annuncerà l' emissione, primo organismo del G7, di " Panda bond", indebitandosi in renminbi sul mercato cinese. Una bandierina rossa anche nel suo bilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Via della seta porterà quattrini

# Un porto sicuro contro la crisi Coi cinesi faremo affari d'oro

*Gli scali marittimi italiani potranno gestire e smistare tutte le merci che dall'Asia e dal Mediterraneo transitano nei mercati del Vecchio continente*

FRANCESCO SPECCHIA

Se sei in tempesta, non puoi permetterti di scegliere il porto, recita un vecchio adagio genovese.

E' per questo che l'Italia in tempesta recessiva e in attesa dell'arrivo di Xi Jinping difficilmente riesce a scegliere il destino dei suoi porti, mentre la Cina, su quegli stessi porti ha già puntato le sue fiches. Lo schema è questo: noi dovremmo firmare il Memorandum of understanding, l'intesa commerciale con i cinesi e loro ci agganciano alla Belt and Road Initiative, la cosiddetta Via della Seta attraverso i nostri porti, che diventano quindi le loro porte ad Occidente. I siti sono quelli di Trieste, il vero porto franco del mediterraneo e baricentro dell'operazione, che il sottosegretario leghista Geraci vorrebbe direttamente "vendere" a Shanghai; il porto di Genova (con Vado Ligure) che registra già il 30% degli scambi cinesi. E il porto di Palermo con un «progetto con 16 milioni di container movimentati all'anno due in più di Rotterdam e un'occupazione tra diretto e indotto quantificata in 435mila persone», dicono all'Eurispes, il centro fondato da Gian Maria Fara che avrebbe condotto una trattativa avanzata per un'operazione da 5 miliardi di euro, da condurre in project financing.

il ponte sullo stretto Tra l'altro, Shanghai ha l'ossessione di Palermo. Già nel 2011 s'era proposta di finanziare la costruzione del Ponte sullo stretto di Messina; ma in cambio aveva chiesto la gestione proprio della portualità palermitana e allora fu il governo Monti che ne cancellò ogni ambizione.

Ma tant'è, nonostante i loro i bassi fondali e il flusso delle grandi navi che, specie nell'Adriatico devono slalomare pericolosamente tra piattaforme petrolifere e "teste di pozzo" per l'estrazione del gas, i porti italiani sono in questo momento in cima ai pensieri della politica. Non per nulla ora rispunta il famoso Piano strategico nazionale della portualità, il dossier sulle virtù planetarie della logistica che l'attuale sottosegretario alle Infrastrutture Armando Siri, Lega, aveva preparato, mesi fa, nel caso il tema si scaldasse. E il tema, oggi, s'è arroventato.

L'economia del mare in Italia pesa 32 miliardi e, secondo il Censis, occupa il 2% della forza lavoro del Paese. Il business totale nel Mediterraneo è di circa 700 miliardi. L'interesse, diciamo, è legittimo. «E' un problema di visione a lungo termine. Tra 15/20 anni l'Africa avrà un'esplosione demografica incredibile. Nel 2100 è stimato che avrà più abitanti dei Cina e India messe insieme. I cinesi lo sanno», afferma l'ingegnere Giovanni Mollica, il tecnico ispiratore di gran parte del suddetto dossier «ed è lungimirante pensare allo sfruttamento massiccio dei porti di paesi che stanno a soli 140 chilometri dal continente, come i nostri o quelli greci. E' per questo che la Cina si è comprata il Pireo che è passato da un passaggio di 500mila a 6 milioni di container». E se da sud la Cina avanza inarrestabile dopo aver già colonizzato intere regioni africane, a nord gli scambi commerciali continuano sempre più a passare sopra le Alpi. «Lo scioglimento dei ghiacci polari prevederà il passaggio dall'Artico, con riduzione di 3000 miglia di lunghezza delle navi», continua Mollica. Urgono dunque anche "corridoi" come quello della Tav, la presunta emanazione ad ovest della Via della Seta (ed è bizzarro che il M5S invochi la Via della Seta ma sfanculi la Tav). Per questo l'Ue - soprattutto Germania, Francia, Olanda, Belgio più la Svizzera - ci sta massacrando: ha tutto l'interesse ad evitare lo sviluppo di altre rotte oltre le proprie. Per questo è stato bocciato il piano di collegamento tra il Pireo e Budapest (per violazione delle norme comunitarie da parte dei cinesi che sul rispetto delle leggi ci vanno di mannaia). E per questo l'Italia si trova stritolata, vaso di coccio fra vasi di ferro, fra due opposte visioni e centri di potere. I cinesi senza scrupoli e i furbissimi nordeuropei; entrambi sanno che la sfida della manifattura mondiale si basa su materiali, manodopera e soprattutto logistica.





COMPETIZIONE «Non si possono mettere in competizione i porti italiani con quelli del Northern Range, la fascia di Rotterdam, Amburgo, Anversa e Brema. Solo Rotterdam ha 14 milioni di container di più di tutti i porti italiani messi insieme. Perciò invece di vendere Trieste, bisognerebbe valorizzare la portualità distribuita di tutto il sistema dei porti italiani, specie quelli del sud che oggi sono parassitari», aggiunge Mollica.

La strada è ben chiara a Siri: «Le infrastrutture al Sud sono sempre state fuori dall' agenda leghista. Ma l' Italia non può ignorare la fortuna che ha di collocarsi in una zona geografica strategica, naturale cerniera di collegamento tra il Sud e l' Est del mondo e l' Europa centrale, tra Suez e il Nord Europa. Occorre creare sinergie coinvolgendo in un progetto di sviluppo della logistica i principali scali portuali». Oddio, il suo "piano cantieri" originale era di 22 miliardi. Vista la recessione si può limare qualcosa.

Siri vorrebbe davvero «saturare Genova e Trieste e rendere insieme competitivi i porti del sud, cosa che hanno precluso i governi di sinistra». Si parla Augusta, Cagliari, Taranto, Gioia Tauro che una volta cubava 4 milioni di container ora è morto e i contributi dello Stato servono solo a mantenerne i cassintegrati; gli accordi, grazie allo statuto speciale regionale possono essere fatti direttamente dal governatore, salvo in caso di interesse nazionale. Ma lì sta il buco. Non è un caso che la Sicilia fino al 1960 contribuiva per 1/8 del bilancio nazionale e oggi e per 1/19: lì non arriva neanche l' ombra di un container, e le autostrade sono deserte. E, per dirla tutta, non vedrei neanche tutta 'sta fretta nello spendere altri 11 miliardi per l' alta velocità Messina-Catania Ma la vera necessità sta nella trasformazione dei nostri porti transshipment - di passaggio, con scambi mare/mare - in porti getaway, di vera gestione delle merci e tariffe doganali, con guadagni triplicati e la vera concorrenza alla Germania. Siri lo chiama il "paradosso geografico": in questo momento la piattaforma logistica mediterranea sta tra Amsterdam e Berlino. Un paradosso alimentato dalla Legge Delrio del 2015, «che ha bloccato i 2/3 dei porti italiani a favore di quelli nordeuropei, soprattutto tedeschi. Nei porti getaway, le navi escono dall' ambito portuale e l' incasso è di dieci volte superiore», sospira Mollica. In tutto questo arriva la gelata di Matteo Salvini sulla Via della Seta e contro i sinologi del suo stesso partito: «Non avrei nessun problema se fossimo di fronte a un investitore americano per il porto di Trieste o di Genova, ma la Cina è altra cosa: non penso che ci sia una competizione ad armi pari». Preparate i pop corn. La Cina non è mai stata così vicina riproduzione riservata.

L'ambasciatore cinese a Roma Li Ruiyu parla della visita in Italia del presidente

## Xi scriverà un nuovo capitolo

*Nuove prospettive per il piano di sviluppo delle relazioni bilaterali, che offriranno numerose opportunità alla cooperazione concreta sino-italiana. I due sistemi economici sono complementari*

GIOVANNI SFORZA

Alla vigilia della visita del presidente cinese Xi Jinping, l'ambasciatore cinese in Italia, Li Ruiyu, ha rilasciato un'intervista a Xinhua News Agency (partner di Class Editori, la società che pubblica MF), in cui sostiene che questo viaggio ufficiale scriverà un nuovo capitolo della storica amicizia tra e della cooperazione concreta tra i due Paesi.

Li Ruiyu ha ricordato che è la prima visita del presidente Xi Jinping in Italia dopo dieci anni. Le relazioni bilaterali hanno intrapreso un percorso di sviluppo molto rapido, dando forte vitalità a ogni ambito di cooperazione: «La tradizionale amicizia tra i due Paesi, seppur antica, è ancora molto stretta», ha aggiunto. Ha poi ricordato che quest'anno cade il 15° anniversario del partenariato strategico globale tra Cina e Italia, mentre il prossimo anno i due Paesi festeggeranno il 50° anniversario delle relazioni diplomatiche. In questo importante momento storico, la visita del presidente Xi non solo guiderà lo sviluppo delle relazioni tra i due Paesi, ma aprirà anche nuove prospettive per il piano di sviluppo delle relazioni bilaterali della nuova era offrendo numerose opportunità alla cooperazione concreta sino-italiana.

L'ambasciatore ha aggiunto che il sistema economico cinese e italiano sono profondamente complementari e la comunanza di interessi è evidente. Nel 2018, nel contesto di un commercio mondiale molto debole, l'interscambio commerciale tra Cina e Italia ha stabilito un nuovo record, raggiungendo i 54,23 miliardi di dollari. Le due parti hanno accelerato la collaborazione in vari ambiti, a partire dalla costruzione di infrastrutture portuali fino al settore delle comunicazioni 5G, ampliando la cooperazione ai mercati terzi. In Cina è stato organizzato l'anno della cultura italiana e, viceversa, in Italia si è celebrato l'anno della cultura cinese, entrambi eventi ricchi di esibizioni e performance.

Riguardo alla cooperazione nell'ambito della Belt & Road, Li Ruiyu ha affermato che Italia e Cina rappresentano i due punti di partenza e di arrivo dell'antica Via della Seta, e oggi, confermano il loro ruolo come partner importanti dell'iniziativa. Durante la sua visita, il presidente Xi Jinping approfondirà con i leader italiani le relazioni bilaterali e approfondirà lo scambio di opinioni sull'iniziativa Belt & Road, con l'obiettivo di firmare una serie di importanti accordi di cooperazione. L'ambasciatore si dichiara pienamente fiducioso dell'efficacia di tali accordi, finalizzati a infondere nuova forza a questa nuova era di sviluppo delle relazioni sino-italiane, aprendo nuovi spazi per la realizzazione congiunta della Belt & Road, con la conseguente promozione delle relazioni di partenariato strategico tra Cina e Italia.

L'ambasciatore ha sottolineato che negli ultimi anni anche la cooperazione nel settore tecnologico ha ottenuto dei risultati soddisfacenti, con ampie prospettive di sviluppo: in futuro si punterà sul settore aero-spaziale, sull'intelligenza artificiale, sulla ricerca di base, sulla protezione ambientale e sviluppo sostenibile e sullo sviluppo del settore sanitario e medico. La nona edizione della Settimana dell'Innovazione Italia-Cina ha inoltre creato numerose opportunità di scambio.

Nel settore dell'istruzione e della cultura, Li Ruiyu ha elencato una serie di dati interessanti: attualmente l'Italia ospita circa 24 mila studenti cinesi, contro i 6.430 studenti italiani in Cina del 2017.

Si contano circa 12 istituti Confucio e 40 aule Confucio aperte in Italia dal 2006 a oggi, a cui si aggiungono più di 100 scuole italiane di primo e secondo grado che offrono corsi di lingua cinese e più di 40 corsi universitari di cinese mandarino. Stando alle parole dell'ambasciatore, la visita del presidente aumenterà ancor di più questa Febbre cinese e svolgerà un ruolo fondamentale per rendere ancora più solide le basi di reciproca fiducia politica dell'







### Xi's ambition condemned as a 'predatory network of coercion'

Giuseppe Conte has heaped praise on China's Belt and Road initiative, claiming that when Italy signs up on Saturday, "we will have new airports, new trade corridors, and it will certainly influence our economic growth" (Didi Tang and Tom Kington write).

The prime minister has stressed that the deal will not compel Italy to surrender its ports to Chinese firms or hand over sensitive technology but critics are not convinced.

Detractors, starting with the White House, believe that the scheme is dragging the poorer nations into debt as they sign up to grandiose construction plans. Once indebted to Beijing these governments are allegedly more likely to acquiesce to or support China's unsavoury human rights policies at home and aggressive foreign policies in the South China Sea.

The biggest project is the \$57 billion China-Pakistan Economic Corridor, linking Kashgar in China to the port of Gwadar in Pakistan with nearly 2,000 miles of roads, railways and oil and gas pipelines. It will give China direct access to the Indian Ocean, bypassing the Straits of Malacca, but has helped to push Pakistan's debt to China to \$10 billion.

"China is diligently building an international network of coercion through predatory economics to expand its sphere of influence," General Joseph Dunford, chairman of the US Joint Chiefs of Staff, said last week.

Djibouti, one Belt and Road partner in Africa, owes China more than 80 per cent of its GDP and in 2017 agreed to host China's first overseas military base.

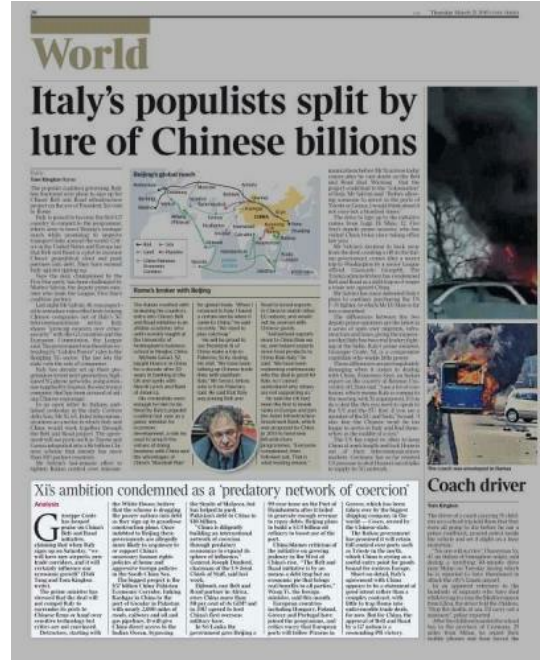
In Sri Lanka the government gave Beijing a 99-year lease on the Port of Hambantota after it failed to generate enough revenue to repay debts. Beijing plans to build a \$3.9 billion oil refinery to boost use of the port.

China blames criticism of the initiative on growing jealousy in the West of China's rise. "The Belt and Road initiative is by no means a debt trap but an economic pie that brings real benefits to all parties," Wang Yi, the foreign minister, said this month.

European countries including Hungary, Poland, Greece and Portugal have joined the programme, and critics worry that European ports will follow Piraeus in Greece, which has been taken over by the biggest shipping company in the world - Cosco, owned by the Chinese state.

The Italian government has promised it will retain full control over ports such as Trieste in the north, which China is eyeing as a useful entry point for goods bound for eastern Europe.

Short on detail, Italy's agreement with China appears to be a statement of good intent rather than a complex contract, with little to trap Rome into unfavourable trade deals, for now. But for China, the approval of Belt and Road by a G7 nation is a resounding PR victory.



## Italy's populists split by lure of Chinese billions

The populist coalition governing Italy has fractured over plans to sign up for China's Belt and Road infrastructure project on the eve of President Xi's visit to Rome.

The coach was enveloped in flames Italy is poised to become the first G7 country to commit to the programme, which aims to boost Beijing's strategic reach while promising to improve transport links around the world. Critics in the United States and Europe say that Belt and Road is a plot to increase China's geopolitical clout and push partners into debt. They have warned Italy against signing up.

Now the deal, championed by the Five Star party, has been challenged by Matteo Salvini, the deputy prime minister who leads the League, Five Star's coalition partner.

Last night Mr Salvini, 46, was expected to introduce rules effectively locking Chinese companies out of Italy's 5G telecommunications sector. Italy shares "growing concern over cybersecurity" with the G7 countries and the European Commission, the League said. The government was therefore extending its "Golden Power" rules to the fledgling 5G sector. The law lets the state veto the sale of companies.

Italy has already set up three programmes to test next-generation, high-speed 5G phone networks, using antennae supplied by Huawei, the electronics company that has been accused of aiding Chinese espionage.

In an open letter to Italians, published yesterday in the daily Corriere della Sera, Mr Xi, 65, listed telecommunications as a sector in which Italy and China would work together through the Belt and Road project. The agreement will see ports such as Trieste and Genoa integrated into a \$6 trillion Chinese scheme that already has more than 100 partner countries.

Mr Salvini's last-minute effort to tighten Italian control over telecommunications before Mr Xi arrives today comes after he cast doubt on the Belt and Road deal. Warning that the project could lead to the "colonisation" of Italy, Mr Salvini said: "Before allowing someone to invest in the ports of Trieste or Genoa, I would think about it not once but a hundred times.

" The drive to sign up to the initiative comes from Luigi Di Maio, 32, Five Star's deputy prime minister, who has visited China twice since taking office last year.

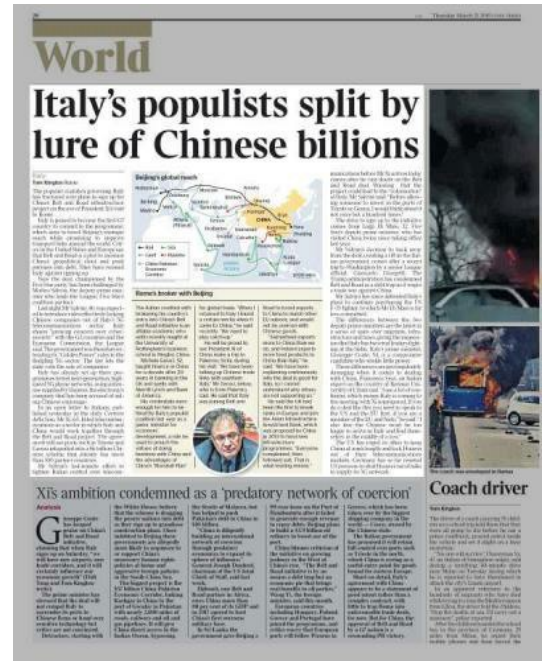
Mr Salvini's decision to back away from the deal, creating a rift in the Italian government, comes after a recent trip to Washington by a senior League official, Giancarlo Giorgetti. The Trump administration has condemned Belt and Road as a debt trap as it wages a trade war against China.

Mr Salvini has since defended Italy's plans to continue purchasing the US F-35 fighter, to which Mr Di Maio is far less committed.

The differences between the two deputy prime ministers are the latest in a series of spats over migrants, infrastructure and taxes, giving the impression that Italy has two rival leaders fighting at the helm. Italy's prime minister, Giuseppe Conte, 54, is a compromise candidate who wields little power.

Those differences are proving doubly damaging when it comes to dealing with China, Francesco Sisci, an Italian expert on the country at Renmin University of China said. "I see a lot of confusion, which means Italy is coming to the meeting with Xi unprepared. If you do a deal like this you need to speak to the US and the EU first, if you are a member of the EU and Nato," he said. "I also fear the Chinese won't be too happy to arrive in Italy and find themselves in the middle of a row.

" The US has urged its allies to keep China at arm's length and lock Huawei out of their telecommunications markets. Germany has so far resisted US pressure to shut Huawei out of talks to supply its 5G network.



## Xi Jinping annuncia un patto strategico con l'Italia

Un "patto strategico" insieme all'Italia: è quello che propone, con un articolo in esclusiva scritto per il Corriere della Sera, il presidente cinese Xi Jinping, che domani inizierà la sua visita di Stato nel nostro Paese con una delegazione di 500 persone, tra membri del governo, manager e imprenditori di grandi e piccole aziende. "Siamo pronti - afferma Xi - insieme alla controparte italiana, a sviluppare ulteriormente il partenariato strategico globale, a stringere maggiormente i legami ai massimi livelli e a rafforzare la cooperazione a tutti i livelli tra i nostri governi, parlamenti, partiti ed enti locali". Un lungo articolo, quello del presidente cinese, in cui affronta ovviamente il tema della nuova Via della Seta: "Siamo pronti - scrive ancora Xi - a costruire insieme la nuova Via della Seta, sviluppando appieno i punti di forza storici, culturali e geografici che la cooperazione tra i due Paesi sotto l'egida della Belt and Road può portare". La definisce una "idea di interconnessione e connettività", nella quale rientrano i "progetti italiani di costruzioni dei porti del Nord", nonché "una nuova era in settori come la marina, l'aeronautica, l'aerospazio e la cultura". È un'intesa di grande respiro, quella che Xi Jinping propone all'Italia. Insieme alla "controparte italiana", Pechino intende "rafforzare il coordinamento sull'agenda internazionale e in seno alle organizzazioni multilaterali". Xi fa esempi concreti: la Cina, afferma il presidente, è disponibile per consolidare la comunicazione e la sinergia con l'Italia in seno alle Nazioni Unite, al G20, all'Asem e all'Organizzazione mondiale del commercio, su tematiche come la governance globale, il mutamento climatico, la riforma dell'Onu e del Wto di altre questioni rilevanti. Il tutto sulla base "di un nuovo modello di rapporti internazionali basati sul rispetto reciproco, sull'uguaglianza e la giustizia, e sulla cooperazione di mutuo vantaggio, costruendo un futuro condiviso dell'umanità". Nell'articolo, il capo dello Stato cinese ribadisce anche l'intenzione "di ampliare i settori della cooperazione fattiva", citando l'organizzazione annuale "di eventi come la China Import Expo", nonché "il potenziale di cooperazione in settori come la logistica, portuale, il trasporto marittimo, le telecomunicazioni e il medico-farmaceutico". Ricordando che Cina e Italia "sono rispettivamente l'emblema della civiltà orientale e occidentale, Xi vuole "stringere ancora di più i contatti in ambito umanistico-culturale", ambito nel quale si possono "rafforzare i gemellaggi tra i siti Unesco e incoraggiare la co-organizzazione di mostre ed esposizioni dei patrimoni culturali", così come "dobbiamo consolidare l'insegnamento delle nostre lingue". Il presidente cinese ricorda anche che nel 2020 cadono i anni dalla ripresa delle relazioni diplomatiche tra la Repubblica popolare cinese e la Repubblica italiana: da allora "i due Paesi sono un esempio di cooperazione di mutuo vantaggio basata su fiducia reciproca". Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a [dir@agi.it](mailto:dir@agi.it). Se invece volete rivelare informazioni su questa o altre storie, potete scriverci su [Italialeaks](http://Italialeaks), piattaforma progettata per contattare la nostra redazione in modo completamente anonimo.





# Informazioni Marittime

Focus

## Camera approva via della seta cinese. Conte: "Rispetta strategia Ue"

Da domani il presidente Xi in Italia per un bilaterale che prevede, tra le altre cose, anche la firma di un memorandum commerciale

PAOLO BOSSO

a cura di Paolo Bosso Con 282 voti a favore, 227 contrari e 2 astenuti, la Camera ha approvato martedì la mozione della maggioranza sulle comunicazioni del premier Giuseppe Conte in vista della firma del memorandum d'intesa sulla "nuova via della seta" - o meglio definita belt and road initiative - che avverrà nei prossimi giorni, contestualmente alla visita di Stato del presidente della Cina, Xi Jinping, che domani volerà verso l'Italia per incontrare il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Conte: memorandum in linea con la strategia Ue «Il perimetro del memorandum è squisitamente economico-commerciale e non mette minimamente in discussione la nostra collocazione euro-atlantica», ha detto Conte in occasione del voto. «Non è un accordo internazionale - ha continuato - e non crea vincoli giuridici. Se proprio volessimo definirlo, possiamo parlare di intesa programmatica che delinea obiettivi, principi e modalità di collaborazione nell'ambito dell'iniziativa Belt and Road, grande progetto di connettività euroasiatica che sin dal suo lancio, nel 2013, ha attirato l'interesse dell'Italia». Un'ambizione, per l'Italia, «pienamente legittima» che può potenziare l'export «verso un mercato di enormi dimensioni e l'intesa è pienamente in linea con la strategia dell'Unione europea». Xi: «Amicizia tra Cina e Italia» Oggi il Corriere della Sera ha pubblicato un lungo articolo firmato da Xi dal tono amichevole, ripercorrendo, nella prima metà alcune tappe storiche dei rapporti millenari tra i due Paesi: le prime missioni della dinastia Han verso l'Impero Romano, citando Virgilio, Pomponio Mela e Marco Polo, fino ad arrivare agli accordi diplomatici moderni del 1970. Il segretario del Partito Comunista Cinese insiste sull'«amicizia tra Cina e Italia» (, zhongyi youyi , per esteso: ). «Italia e Cina - scrive - possono sviluppare il potenziale di cooperazione in settori come la logistica portuale, il trasporto marittimo, le telecomunicazioni e il medico-farmaceutico e incentivare le rispettive aziende ad avviare progetti di cooperazione nei mercati terzi per realizzare una cooperazione di mutuo vantaggio e che risponda agli interessi di tutti». Secondo Xi, i due paesi «devono rafforzare i gemellaggi tra i loro siti Unesco e incoraggiare la co-organizzazione di mostre d'arte ed esposizioni dei patrimoni culturali». «La Cina - conclude - è disponibile per consolidare la comunicazione e la sinergia con l'Italia in seno alle Nazioni unite, al G20, all'Asem e all'Organizzazione mondiale del commercio su tematiche come la governance globale, il mutamento climatico, la riforma dell'Onu e del Wto e altre questioni rilevanti». - un grazie agli amici cinesi e appassionati di Cina - Mauro Piacentini, Andrea Lupoli e Li Hong - per avermi confermato le traduzioni e trascritto gli ideogrammi.

## Via della Seta, Merlo: paradosso italiano

ROMA Giustificare il teorico traffico marittimo crescente da e per il far est per motivare l'adesione dell'Italia alla Via della Seta è una pericolosissima semplificazione, a tratti una vera e propria mistificazione. A dichiararlo è il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo, che risponde così agli strenui sostenitori dell'adesione tout court' dell'Italia al progetto. Se fosse vera questa tesi, ogni grande nazione dovrebbe gestire un porto o la ferrovia nei Paesi con cui commercia prosegue Merlo -. Non si capisce per quale motivo l'unica condizione per incrementare i traffici con la Cina dovrebbe essere quella di cedere pezzi di sovranità del nostro Paese. Regole comuni, libero scambio, accordi doganali, reciprocità, lotta alla contraffazione, infrastrutture adeguate: questo dovrebbe favorire gli scambi indipendentemente da chi gestisce le infrastrutture aggiunge il presidente di Federlogistica è paradossale che mentre l'Italia rischia di perdere quelle europee per la Tav, cerchi risorse dalla Cina per altre opere, ed è altrettanto assurdo che, mentre l'Unione europea sta mettendo in discussione l'assetto della portualità italiana rispetto al complesso tema dei aiuti di Stato, si impedisca a una nazione di investire nelle proprie infrastrutture consentendo invece di farlo a un'altra nazione. Se si completasse il disegno di Pechino, nell'arco di 10-15 anni si rischierebbe di veder dipendere da un unico Paese il 70% delle principali infrastrutture strategiche mondiali. L'Italia dovrebbe evitare di perseverare in una discussione politica provinciale, e iniziare a porsi seri interrogativi. Negli ultimi giorni questo è ciò che sta succedendo. Speriamo conclude Merlo che gli atti del governo ne tengano conto.



### Brexit, May con le spalle al muro L'Ue «boccia» la proroga di 3 mesi

Bruxelles: non c'è alternativa al vecchio accordo. Senza intesa tra 8 giorni è «no deal»

Luigi Ippolito

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE Londra Il divorzio fra la Gran Bretagna e l'Unione europea si avvia a consumarsi nel peggiore dei modi: fra acrimonia, dispetti, rancore. E a farne le spese, come spesso accade, sarà la prole: ossia i cittadini tutti.

Ieri Bruxelles ha messo Londra con le spalle al muro: o la prossima settimana il Parlamento di Westminster approverà l'accordo faticosamente negoziato tra le due parti, oppure la Ue non darà via libera alla proroga della Brexit richiesta da Theresa May. Il che vuol dire che lo spettro di un no deal, una uscita catastrofica senza nessun quadro legale, è più reale che mai.

Perché l'ala euroscettica dei conservatori, ieri sera, non dava segni di cedimento: per loro l'accordo è una trappola che terrebbe la Gran Bretagna per sempre nell'orbita europea. E allora, tanto peggio tanto meglio: il 29 marzo, tra otto giorni, Londra sarà automaticamente fuori dall'Unione. E il no deal rappresenta per gli euroscettici la liberazione totale: anche se le conseguenze immediate sull'economia saranno pesanti.

La giornata di ieri è stata ancora una volta ricca di colpi di scena. Nella tarda mattinata la premier Theresa May ha spedito una lettera al presidente del Consiglio europeo, Donald Tusk: nella missiva si chiedeva di spostare al 30 giugno la data della Brexit, finora prevista per legge il 29 marzo.

Il motivo era che il Parlamento di Westminster non è ancora riuscito ad approvare gli accordi di divorzio e si vuole evitare il no deal, ossia una Brexit che sia un salto nel vuoto.

La May non ha potuto chiedere una dilazione più lunga perché si è trovata a fronteggiare la rivolta dei ministri euroscettici all'interno del governo, che hanno minacciato di dimettersi: per loro una proroga della Brexit sine die potrebbe essere l'anticamera della sua cancellazione tout court.

Ma la proroga richiesta, di tre mesi, si è scontrata con problemi legali legati alle elezioni europee: il Parlamento della Ue potrebbe essere considerato illegittimo, perché eletto a maggio senza la partecipazione di uno Stato che è tecnicamente ancora membro dell'Unione. Dunque la Ue, per salvaguardarsi, ha chiesto che la Brexit sia completata entro il 23 maggio: a meno che non si voglia andare su un periodo molto più lungo.

Ma uno slittamento di uno o due anni sarebbe un suicidio politico per il partito conservatore, che ha legato il proprio destino al completamento della Brexit. Dunque, a questo punto, lo scenario previsto potrebbe essere quello di un rinvio tecnico di meno di due mesi: a patto che Westminster approvi in tempo l'accordo, ha poi precisato Tusk, altrimenti si finisce immediatamente nel precipizio. Una decisione è attesa oggi al vertice europeo che si tiene a Bruxelles, dove la Francia punterà i piedi e chiederà garanzie precise da parte di Londra.

Ma una Brexit senza accordi aprirebbe scenari caotici: dalle code alle dogane e negli aeroporti fino al razionamento di cibo e medicine in Gran Bretagna. Anche le economie europee, però, avrebbero da perderci: e il contraccolpo sarebbe notevole sull'Italia, che ha un saldo commerciale in forte attivo con Londra. Lunedì il governo di Londra deciderà se attivare il piano Yellowhammer (martello giallo), con le misure di emergenza per garantire gli approvvigionamenti.

Un esito catastrofico che è il fallimento di tutta la classe politica britannica, che non è stata capace di dar seguito in modo ordinato e coerente al mandato popolare ricevuto col referendum del 2016. Theresa May, in un intervento televisivo ieri sera da Downing Street, ha cercato di dare la colpa all'indecisione del Parlamento. Ma è un fallimento che ricade in prima battuta sulla premier: e ieri si rincorrevano come non mai le speculazioni su una sua prossima defenestrazione. I candidati sono già in campo, in primo luogo Boris Johnson, anche se non mancano tanti ambiziosi





di belle speranze.

### Retrosцена

# L' Italia apre ai britannici per evitare lo scontro: sì a un rinvio

IVO CAIZZI

**DAL NOSTRO INVIATO BRUXELLES** Il premier Giuseppe Conte è atteso oggi al Consiglio dei capi di Stato e di governo con una posizione precisa per la delicata discussione su una proroga al Regno Unito per l'uscita dall' Ue, originariamente prevista già alla fine del mese in corso. Negli ambienti diplomatici impegnati sul dossier, in vista della riunione a Bruxelles, viene sintetizzata con «fare tutto il possibile per evitare una Brexit senza accordo». A Palazzo Chigi si rendono conto che questa eventualità traumatica potrebbe aprire seri problemi per l' ampia comunità italiana presente sul territorio britannico e per le imprese impegnate in un ingente interscambio commerciale. Conte dovrebbe quindi garantire ai colleghi del summit Ue la disponibilità italiana a negoziare e ad andare incontro - per quanto considerato possibile dalla maggioranza dei leader - alle richieste di dilazione della premier inglese Theresa May.

Il presidente del Consiglio europeo, il polacco Donald Tusk, ha anticipato una linea della maggioranza dei governi Ue abbastanza in sintonia con quella dell' Italia. «Alla luce delle consultazioni che ho condotto negli ultimi giorni credo che una breve proroga sia possibile - ha detto Tusk -. Ma condizionata a un voto positivo alla Camera dei comuni».

Naturalmente vari leader si sono riservati prudentemente un adeguato potere negoziale nei confronti di May. Il presidente francese Emmanuel Macron ha fatto trapelare un livello di richieste più alto per accettare la proroga proposta dalla premier britannica. Merkel, facendo riferire soddisfazione per l' andamento del negoziato in corso con Londra, ha mantenuto riservato come intende muoversi oggi per evitare la Brexit senza accordo. Il presidente della Commissione europea, il lussemburghese Jean-Claude Juncker, ha indicato come dilazione massima il 23 maggio prossimo, inizio delle elezioni europee, ventilando problemi giuridici individuati dai suoi euroburocrati relativamente alla legittimità dell' Parlamento senza eurodeputati britannici (se il loro Paese ancora non fosse uscito). Ma in varie capitali lascia perplessi l' eventualità di votare in contemporanea con il Regno Unito in uscita dall' Ue o poco prima.

L'ULTIMATUM DI TUSK

## La Ue: il sì alla proroga di Brexit solo se sarà approvato l' accordo

*La premier britannica propone un rinvio non oltre il 30 giugno Oggi la risposta del Consiglio europeo alla richiesta della May*

Nicol Degli Innocenti

Londra L'Unione Europea è disposta a concedere un breve rinvio di Brexit, ma solo se l'accordo di recesso sarà approvato da Westminster la settimana prossima. Lo ha dichiarato ieri il presidente del Consiglio Ue Donald Tusk rispondendo alla lettera di Theresa May che chiedeva formalmente un'estensione oltre la data di uscita prevista del 29 marzo.

Dopo essersi consultato con i 27, Tusk ha dichiarato ieri che se i deputati britannici daranno luce verde, la concessione del rinvio sarà formalizzata con una lettera ma se necessario ci sarà un summit Ue straordinario poche ore prima della data prevista di Brexit. «Cercheremo fino all'ultimo momento di trovare una soluzione positiva con la pazienza e la buona volontà dimostrate finora», ha detto Tusk.

Nella sua lettera, la premier britannica ha chiesto un rinvio fino al 30 giugno solo per poter ripresentare al Parlamento l'accordo da lei concordato con la Ue e avere poi tempo di ratificarlo se verrà approvato, ma ha escluso la possibilità di un'estensione più lunga.

È un'inversione di rotta rispetto alle dichiarazioni di Downing Street martedì che la lettera avrebbe lasciato aperta la possibilità di un rinvio più lungo se il Parlamento avesse respinto l'accordo per la terza volta.

Tusk ha detto che «la questione della durata dell'estensione resta aperta», perché «la proposta del 30 giugno, pur avendo i suoi meriti, crea una serie di questioni di natura politica e legale». In un documento la Ue aveva indicato una scelta tra un rinvio più breve, fino al 23 maggio al più tardi per non scontrarsi con le elezioni europee, oppure un'estensione lunga anche fino al dicembre 2020.

Si profila quindi un disaccordo con la Ue sui tempi del rinvio, mentre a Westminster la premier britannica sembra sempre più isolata ed è stata aspramente criticata da deputati di tutti i partiti in un dibattito di emergenza.

«Non sono disposta a rinviare Brexit oltre il 30 giugno», ha dichiarato categorica la May in Parlamento, spiegando che andare oltre sarebbe un tradimento del risultato del referendum del 2016. Sarebbe inoltre «inaccettabile che tre anni dopo avere votato a favore di lasciare la Ue gli elettori britannici debbano partecipare alle elezioni europee», ha detto.

Il grande punto interrogativo ora è cosa succederà se il Parlamento respingerà di nuovo l'accordo. Le chance di un'approvazione si sono infatti ridotte con la decisione della May di ieri, perché la premier ha eliminato l'unico incentivo che i ribelli euroscettici avevano per votare a favore, cioè il timore di un lungo rinvio di Brexit. Ora che il 29 marzo è a portata di mano, il fronte pro-Brexit voterà contro l'accordo.

La May non ha dato indicazioni su cosa potrà succedere, dichiarando solo «che sarà il Parlamento a decidere». Alcuni deputati hanno chiesto e ottenuto dallo Speaker John Bercow il permesso di tenere una sessione straordinaria del Parlamento nel fine settimana per cercare una soluzione.

La premier si è rifiutata di rispondere alle molte domande dei deputati che le chiedevano se intende dare le dimissioni se il suo accordo verrà respinto. Secondo voci che circolano a Westminster, in caso di terzo fallimento della sua intesa la May sarebbe pronta a indire elezioni anticipate.

Il voltafaccia della May sul rinvio ha suscitato una reazione concitata in Parlamento. Il leader laburista Jeremy Corbyn ha detto che «l'incompetenza e l'intransigenza della premier ci hanno portato nel bel mezzo di una crisi nazionale».

Altrettanto duro il veterano Tory Dominic Grieve, che ha dichiarato: «Non mi sono mai vergognato tanto di essere membro del partito conservatore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## L' Europa "esausta" è pronta ad una Brexit senza un accordo con la Gran Bretagna

L' Unione europea è "esausta" e si prepara a un divorzio senza accordo dalla Gran Bretagna, che, guidata da Theresa May , sembra sprofondare nella palude dei cavilli regolamentari e dei veti incrociati e si rivela incapace perfino di spiegare a Bruxelles il motivo per cui si appresta a chiedere un rinvio della Brexit. "Una proroga lunga deve essere legata a qualcosa di nuovo, a un elemento nuovo, o a un processo politico nuovo", ha detto il capo-negoziatore dell' Ue, Michel Barnier , insistendo sul fatto che la questione chiave è "a cosa serve". "Il perché della proroga condiziona la durata". Se la premier britannica è convinta da un lato di poter sfidare lo speaker della camera dei Comuni, John Bercow , che richiamandosi a una prassi che dura dal 1.600 ha vietato un voto sullo stesso testo di accordo, e dall' altro di ottenere un rinvio dall' Ue, è proprio da quest' ultima che arrivano perplessità in grado di riflettersi su quanto accade nel parlamento britannico. Londra, ha infatti affermato Barnier, "deve chiarire se una proroga aumenta le chance di una ratifica dell' accordo di ritiro". Inoltre, il governo britannico deve decidere se "vuole un po' più di tempo per lavorare di nuovo sulla dichiarazione politica" sulle relazioni future che "può diventare più ambiziosa nei prossimi giorni". In caso contrario, il Regno Unito deve chiarire "quali sarebbero gli obiettivi della proroga e come assicurarci che alla fine della proroga non ci ritroviamo nella situazione di oggi". Barnier ha ribadito che l' attuale accordo "è il solo possibile per un' uscita ordinata del Regno Unito. Se il Regno Unito vuole uscire dall' Ue in modo ordinato, questo trattato sul ritiro è il solo possibile". "A 10 giorni dalla data formale di uscita - ha concluso - si è a un "momento chiave di questo lungo negoziato Brexit". "Non decidere nulla significa no-deal" Theresa May , che in queste ore fronteggia una spaccatura nel governo e ipotesi di rinvio anche di due anni, scriverà entro il prossimo giovedì, quando si terrà il Consiglio europeo, al presidente Donald Tusk, delineando i suoi prossimi passi. La richiesta "non è né certo né automatico" che verrà accolta all' Ue, ha fatto sapere l' Eliseo che in queste ore sta incarnando più di altri lo scetticismo dei ventisette. "Non decidere nulla da parte britannica, significa decidere il no-deal", ha detto il ministro degli Affari europei, Nathalie Loiseau, al suo ingresso a una riunione del Consiglio dell' Ue. "Se non c' è decisione" da parte britannica "vale la data del 29", ha avvertito Loiseau. "È una scelta che deve essere fatta dal Regno Unito . Hanno detto 'no' a un 'no-deal' e hanno detto 'no' a un accordo credibile. Devono cambiare idea su una delle due opzioni", ha spiegato il ministro francese, sottolineando che l' Ue è "pronta" a affrontare un' uscita del Regno Unito senza accordo e che la decisione sulla proroga deve essere presa "all' unanimità". Angela Merkel , invece, infonde saggezza e ulteriore pazienza - "Lotterò fino all' ultimo" per un accordo, ha detto, invitando i leader a rilasciare meno dichiarazioni - ma poi lascia che il proprio ministro per gli Affari europei, Michael Roth , si sfoghi: "Siamo esausti". "Tocca al primo ministro e al governo di sua Maestà ha sintetizzato il portavoce della Commissione europea, Margaritis Schinas - decidere i prossimi passi e poi informarci rapidamente". Trovandosi, finora, di fronte a un no-deal di fatto, l' Ue si prepara. Il Consiglio ha dato il via libera a una serie di misure di emergenza in caso uno scenario di Brexit senza accordo. "Lo scopo di questi atti è limitare il danno più grave causato da una Brexit disordinata in settori specifici in cui creerebbe un grave disagio per i cittadini e le imprese. Si aggiungono ad altre misure, come quelle sui diritti dei cittadini, adottate dagli Stati membri come parte della loro preparazione per uno scenario di "no-deal" ", fa sapere Bruxelles. Gli atti legislativi salvaguardano i diritti di sicurezza sociale dei cittadini degli Stati membri dell' UE nel Regno Unito e del Regno Unito nell' UE a 27 e quelli dei giovani che partecipano al programma Erasmus +. Un altro regolamento garantisce il finanziamento continuato, fino al 2020, dei programmi PEACE e INTERREG VA tra le contee di confine dell' Irlanda e dell' Irlanda del Nord. Un regolamento riguarda la pesca e un altro garantisce che l' UE possa concedere alle navi del Regno Unito l' accesso alle proprie acque fino alla fine del 2019, a condizione di un' azione reciproca da parte del Regno Unito. Infine, sono state adottate misure temporanee per garantire la regolarità del del trasporto aereo, del trasporto di merci su strada e passeggeri su strada e la continuità degli

The screenshot shows the Agi website interface. At the top, there's a navigation bar with 'agi' and 'ESTERO'. Below it, the article title is prominently displayed: 'L'Europa "esausta" è pronta ad una Brexit senza un accordo con la Gran Bretagna'. The author is listed as 'AGI > Estero'. The main text of the article is visible, starting with 'Theresa May, sembra sprofondare nella palude dei cavilli regolamentari e dei veti incrociati e si rivela incapace perfino di spiegare a Bruxelles il motivo per cui si appresta a chiedere un rinvio della Brexit. Che potrebbe non essere accordato'. There are several small images and video thumbnails on the right side of the article, including one of Theresa May and another of a protest. The layout is clean and professional, typical of a news website.

investimenti in infrastrutture. Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a [dir@agi.it](mailto:dir@agi.it) . Se invece volete rivelare informazioni su questa o altre storie, potete scriverci su Italialeaks , piattaforma progettata per contattare la nostra redazione in modo completamente anonimo.